



**Paula Alexandra Ling
Gouveia Quadros**

**Relatório de Projeto
Edição do livro: Luanda-Maputo by Bicycle**



**Paula Alexandra Ling
Gouveia Quadros**

**Relatório de Projeto
Edição do livro: Luanda-Maputo by Bicycle**

Projeto apresentado à Universidade de Aveiro para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Estudos Editoriais, realizada sob a orientação científica do Doutor Carlos Manuel Ferreira Morais, Professor Auxiliar do Departamento de Línguas e Culturas da Universidade de Aveiro

Dedico este trabalho às minhas filhas, Carolina e Beatriz, e ao autor do livro, Pedro Fontes, por ter acreditado neste projeto.

o júri

presidente

Prof. Doutor João Manuel Nunes Torrão
Professor Catedrático da Universidade de Aveiro

vogais

Prof. Doutor Carlos Manuel Ferreira Morais
Professor Auxiliar da Universidade de Aveiro (orientador)

Mestre Pedro Manuel Reis Amado
Assistente Convidado da Universidade de Aveiro e reconhecido Especialista pela mesma Universidade (arguente).

agradecimentos

Ao Professor Carlos Morais, pela sua orientação neste projeto.

Ao autor do livro, Pedro Fontes, por acreditar na viabilidade deste projeto, pela colaboração prestada e pela sua preciosa amizade, sem a qual não seria possível chegarmos até aqui.

A *Webdesigner* Elsa Lima, pelas suas sugestões na parte da conceção da parte gráfica do livro.

Aos professores do Mestrado de Estudos Editoriais, pelo seu profissionalismo e empenho, tendo em vista a preparação de profissionais com elevadas qualificações e qualidades para o mercado editorial.

palavras-chave

Livro, edição, literatura de viagens

resumo

Neste projeto de mestrado, a autora apresenta o plano editorial e de execução gráfica de um livro, baseado nas crónicas de viagens realizadas de bicicleta por Pedro Fontes, alojadas em blogue, com o título *Luanda-Maputo By Bicycle*". O projeto consiste, essencialmente, na recolha e seleção de textos e imagens, assim como na revisão de texto e paginação gráfica, tendo como objetivo final a edição em suporte de papel e a sua subsequente distribuição pelos diversos pontos de venda nacionais. Para tal, será feito um plano editorial que contemplará os conteúdos teóricos adquiridos no presente mestrado.

keywords

Book publishing, travel literature.

abstract

In this Master course project, the author presents the publishing plan and graphic execution of a book based on the chronicles of trips made by Pedro Fontes on his bicycle, which are posted in a blog and entitled “Luanda-Maputo by bicycle”.

The project essentially consists in the collection and selection of the texts and images, as well as proofreading and layout graphics, aiming the publishing on paper and its subsequent distribution by several national shops. For that, an editorial plan, which will comprise theoretical content acquired in this master course will be created.

ÍNDICE

1.	Apresentação do Projeto	19
1.1.	Introdução	21
1.2.	Uma perspetiva histórica sobre a literatura de viagens	23
2.	Plano Editorial.....	25
2.1.	Justificação do projeto / decisão editorial	27
2.2.	Cronograma.....	29
2.3.	Plano de marketing	29
2.3.1.	Produto e estudo de mercado	29
2.3.2.	Preço.....	31
2.3.3.	Distribuição	31
2.3.4.	Promoção	33
2.4.	Orçamentos.....	34
2.5.	Apoio financeiro	35
2.6.	ISBN e depósito legal.....	36
3.	Conteúdos do livro	37
3.1.	Organização do autor	39
3.1.1.	Proposta de organização	40
3.1.2.	Seleção de texto e imagem	41

3.2.	Revisão de texto.....	42
4.	Design Editorial	43
4.1.	Programas utilizados.....	46
4.2.	Estrutura do livro	47
5.	Considerações finais.....	53
5.1.	Dificuldades.....	55
5.2.	Reflexão crítica.....	55
5.3.	Conclusão	57
	Bibliografia	59
	Apêndice	65

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Cronograma para o planeamento das atividades	29
Figura 2 – Orçamentos	35
Figura 3 – Organização do texto do autor.....	39
Figura 4 – Proposta de organização do texto	40

APÊNDICE

1 – Capa e contracapa do livro

2 – Capítulo I: Angola

1. APRESENTAÇÃO DO PROJETO

1.1. INTRODUÇÃO

Independente de ser livro, de ser veículo de saber, o livro está aquém do saber, pois nada saberíamos através do livro se não existisse em cada livro a sua memória impessoal, isto é aptidão para escrever e ler que todo o livro implica e que somente se afirma por meio dele, graças a cultura que transporta e onde se constitui como presença. (Anselmo, 1991: 7)

No âmbito do Mestrado em Estudos Editoriais da Universidade de Aveiro, e como parte integrante e conclusiva do mesmo, decidi optar pela realização de um projeto, em alternativa à elaboração de uma tese ou um estágio. Este relatório tem como finalidade apresentar sumariamente o projeto da edição do livro *Luanda-Maputo by Bicycle* do autor Pedro Fontes, sob a orientação do Professor Doutor Carlos Morais, com a finalidade de obter o grau de mestre.

Após alguns estudos de viabilidade, decidi propor ao Eng.º Pedro Fontes a edição para livro das suas crónicas da viagem de bicicleta, realizada de março a setembro de 2010, ao longo de quatro países - Angola, Zâmbia, Malawi e Moçambique -, tendo como propósito a sua edição impressa e eventual distribuição nos diversos pontos de venda no mercado editorial, nos inícios de 2013. Refira-se que este projeto começou a ser delineado no verão de 2011, tendo passado para a fase de planeamento, em janeiro de 2012.

A execução deste projeto teve em linha de conta as aprendizagens obtidas no curso de mestrado, através dos seus conteúdos teóricos adquiridos nas diversas disciplinas da parte curricular. Estas disciplinas funcionaram, de certo modo, como skills que se revelaram importantes para a realização deste projeto. Ainda que todas as disciplinas tenham sido cruciais para o seu desenvolvimento, devo destacar, como fundamentais, as unidades curriculares de revisão de texto, multimédia editorial, design editorial e gestão editorial.

O relatório aqui exposto visa demonstrar todo o trabalho desenvolvido nas seguintes vertentes: coordenação editorial, revisão de texto, criação do *layout* e paginação. Está, assim, dividido em quatro partes:

Na primeira parte (capítulo 1 – Introdução), serão apresentados os moldes da decisão da proposta do projeto editorial e uma perspetiva histórica sobre a literatura de viagens.

Na segunda parte (capítulo 2 - Plano Editorial), será feita a justificação para esta tomada de decisão editorial, assim como, para a relevância e atualidade do tema. Serão ainda destacados alguns pontos essenciais de um projeto editorial, que vão desde o seu planeamento até a criação de um plano de marketing (produto, preço, distribuição e promoção), tendo como suporte base alguns conceitos teóricos, que serão abordados levemente e que servirão de alavanca para a justificação de algumas opções tomadas

Na terceira parte do relatório (capítulo 3 – Conteúdos do livro), será apresentada a organização do livro, texto e imagem, assim como a parte referente à revisão de texto.

No capítulo 4 (Design Editorial), será exposta a parte relativa à estrutura do livro, bem como as opções tomadas em termos de *layout*.

No capítulo 5 (Considerações finais), será referenciada algumas dificuldades sentidas, seguida por uma reflexão crítica e a conclusão do projeto realizado.

O esboço do livro, apenas com a capa e o capítulo I – Angola, surge em apêndice.

1.2. UMA PERSPETIVA HISTÓRICA SOBRE A LITERATURA DE VIAGENS

A necessidade de viajar, rumo ao desconhecido, é uma necessidade intrínseca ao homem, sendo um estado pré-concebido no seu espírito, advindo da sua própria condição humana. A curiosidade humana e a sede de conhecimento do mundo levaram a que, desde os primórdios, o homem fosse à descoberta de novas terras e de novas culturas.

Mas será, em plena Idade Média, já com o desenvolvimento e disseminação da escrita e da presença do livro, que esta necessidade pela novidade vai impulsionar o homem medieval rumo ao desconhecido em busca de glória e riqueza. Este desejo levou-o ao lançamento de inúmeras empresas. A par de objetivos comerciais surgiu a necessidade de transmissão de informação que culminou com o aparecimento de um novo género literário: a literatura de viagens. Muitas obras concorreram para este género e de certa forma alimentaram a literatura de viagens, como aconteceu com Marco Polo, mercador veneziano, que, nos finais do século XIII, escreveu *As viagens*, um relato pela Rota da Seda, que obteve grande sucesso, a ponto de ser traduzido para outras línguas europeias (período anterior ao aparecimento de Gutenberg). De referir que esta obra foi durante muito tempo a única fonte de informação sobre a cultura oriental.

É em plena época dos descobrimentos que este género literário atinge o seu apogeu. Deste modo, torna-se imprescindível referir a figura do explorador português Fernão Mendes Pinto que, com a sua obra *Peregrinação* (1614), contribuiu para a projeção deste género. Refira-se que este é um livro de viagens muito traduzido.

O tema de viagens surge também n' *Os Lusíadas* (1572), de Luís Vaz de Camões. O fio condutor desta obra épica é a viagem de Vasco da Gama até à Índia, com escala em alguns dos locais por onde passou também Pedro Fontes.

A temática das viagens é também abordada por Gil Vicente na sua obra teatral *O Auto da Índia*, que, apesar de ser uma obra de cariz humorístico e satírico das viagens, acaba por dar um contributo significativo para este género literário.

Outros nomes e obras da idade média e moderna merecem também ser referidos pelo seu valioso contributo para o género, como foram os casos de Duarte Pacheco Pereira, com *Esmeraldo de Situ Orbis*, Álvaro Velho, com *Roteiro da Primeira Viagem de Vasco da Gama*, e Pero Vaz de Caminha com a *Carta a D. Manuel sobre o Descobrimento do Brasil*.

Uma outra fase da literatura de viagens, um pouco mais tardia, decorre das obras que relatam as viagens realizadas pelos exploradores portugueses, Hermenegildo Brito Capelo, Roberto Ivens e Serpa Pinto, que realizaram várias expedições no interior africano, em finais do séc. XIX, que resultaram na edição do livro *De Angola a Contracosta*.

2. PLANO EDITORIAL

A fase de planificação corresponde às fases de investigação, desenvolvimento e primeira industrialização do produto, compreende assim a deteção dos autores e a sua gestão no plano editorial, a decisão de integrar a obra numa coleção, a planificação de um tableau de bord no caso de um produto seriado, a pesquisa do aparato iconográfico, a negociação dos direitos de tradução ou da utilização das imagens, a elaboração da capa, a transformação da ideia num protótipo (projeto gráfico), a eventual tradução, a composição e a correção das provas. (Furtado, 2000: 96)

Pretende-se, neste capítulo, abordar alguns pontos essenciais de um projeto editorial, desde a tomada de decisão e planeamento até a criação de um plano de marketing (produto, preço, distribuição e promoção), entre outros processos que são necessários para a edição de um livro.

2.1. JUSTIFICAÇÃO DO PROJETO / DECISÃO EDITORIAL

Apesar de existir um registo documental desta viagem, descrita em crónicas num sítio da *internet*, este meio de divulgação não é duradouro nem estável. O livro é a nossa memória. Assim, com a edição impressa destas crónicas, serão acauteladas a preservação e difusão destas memórias.

Pedro Fontes fez de bicicleta o percurso que haviam feito os corajosos exploradores portugueses, Hermenegildo Brito Capelo, Roberto Ivens e Serpa Pinto (que se separou dos primeiros exploradores), que nos finais do século XIX realizaram a viagem de costa a costa, entre o Atlântico e o Índico, percorrendo os territórios inóspitos entre Angola e Moçambique.

A edição de *Luanda-Maputo by bicycle: uma viagem de bicicleta por África* do autor Pedro Fontes, está classificada no género de literatura de viagens. Nesta crónica de viagens, o autor visa transmitir todo o saber adquirido pelo contacto direto com o povo africano formado por muitas etnias e culturas.

Analisando o mercado editorial, verifiquei que há uma crescente procura pela literatura de viagens. Para além de fornecer informação preciosa sobre os países, este género literário transmite estados de alma do seu autor.

Existem no mercado editorial obras como *Diários de viagem*, de Eduardo Salavisa (ed. em 2008), *Viagens contadas* de Maria João Ruela (ed. 2011), *Até lá abaixo: 3 homens, 1 jipe e 150 dias de aventura em África*, de Tiago Carrasco (ed. 2011). Este último título mereceu da minha parte uma atenção especial, uma vez que conta a história de três homens que partiram de Lisboa rumo à África do Sul, durante 150 dias em jipe, numa aventura algo semelhante à viagem retratada no livro de Pedro Fontes. As diferenças estão no meio de transporte utilizado e no facto de a viagem ter sido solitária, mas com o mesmo espírito de aventura e de descoberta do continente africano.

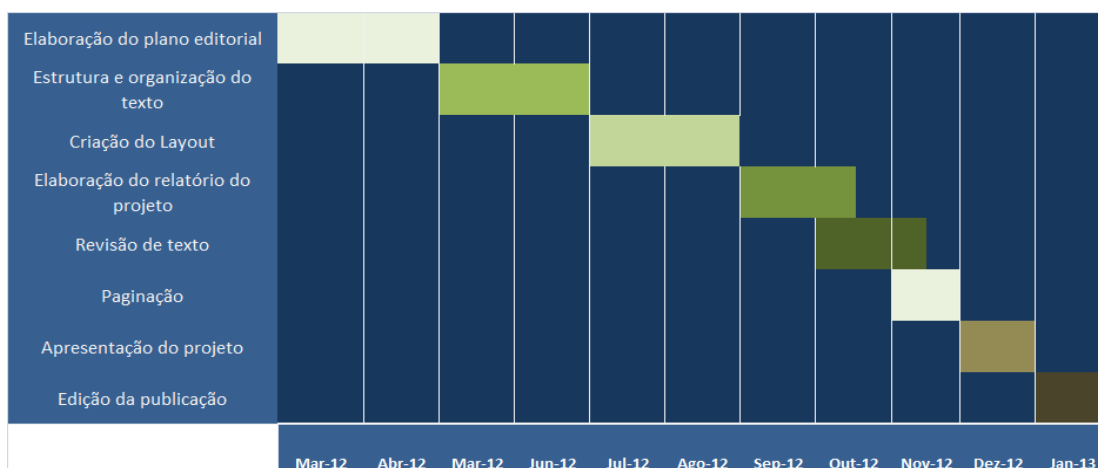
Mas as obras de Gonçalo Cadilhe são as que têm merecido uma especial atenção por parte dos leitores portugueses, aparecendo nos tops de venda deste género literário. Jornalista de profissão, também apelidado de *escritor viajante* é autor de obras como *Planisfério pessoal*, *No princípio estava o mar*, *A lua pode esperar*, *África acima*, *Nos passos de Magalhães*, *Tournée*, *1 km de cada vez*, *O Mundo é fácil*, *Encontros marcados* e o seu mais recente livro *Um lugar dentro de nós*.

Estes exemplos comprovam que os livros de viagens continuam a ter um bom acolhimento junto dos leitores/consumidores, sendo um mercado em franco crescimento e aberto à entrada de novos autores.

2.2. CRONOGRAMA

Para a realização deste projeto, elaborei um plano com as fases e duração das mesmas, descritas neste cronograma:

Figura 1: Cronograma para o planeamento das atividades



Fonte: autoria própria

2.3. PLANO DE MARKETING

O plano de marketing visa orientar as estratégias de modo a obter maior eficiência. Quando se elabora um plano deve-se ter em conta o potencial do mercado, assim como as suas necessidades, as tendências presentes e futuras. Normalmente, o plano de marketing desenvolve-se com base no chamado “Marketing Mix”: Produto, Preço, Distribuição e Promoção.

2.3.1. Produto e estudo de mercado

Uma editora que aposte numa obra literária deve, à partida, ter um conhecimento profundo do mercado e saber quais os hábitos de leitura dos leitores, quais os pontos de venda com mais saída e quais os géneros literários mais procurados. O estudo de mercado (*Market research*) é assim importante para o sucesso de um projeto editorial.

Tal estudo deverá ter conta ainda a segmentação do produto, a fim de o orientar para o segmento que queremos. Assim, devemos equacionar as diversas tipologias de versões, de acordo com o consumidor/leitor: edição digital *versus* edição papel; ou mesmo, edição em papel em vários formatos (livros de bolso, álbuns, etc.), tendo em conta o tamanho e a qualidade. A adaptação dos conteúdos poderá também ser feita em função dos destinatários. No estudo de mercado tem de se ter em conta quem são os atuais e potenciais clientes no âmbito de atuação. É importante conhecer os concorrentes e anunciar os pontos fracos e quais os fatores do sucesso destes concorrentes. Além da promoção e divulgação do negócio, na distribuição tem-se de ter em atenção os parceiros e fornecedores.

Para uma melhor análise do mercado sobre a existência de livros concorrentes fiz algumas pesquisas *on-line*, nos *sites* da Fnac, Bertrand, Media Books (do Grupo Leya), assim como pesquisei *in loco* obras literárias do género em livrarias e outros pontos de venda. Através destas pesquisas, verifiquei que as obras literárias de Gonçalo Cadilhe têm a maior fatia de vendas do mercado editorial da literatura de viagens. Os seus livros são editados, na maioria, pela Oficina do Livro, editora com grande implantação no mercado editorial português, o que por si só já é gerador de uma enorme confiança junto do público. Nesta breve análise sobre o panorama da edição de livros de viagens, centrei-me em especial nas obras de Cadilhe. Verifiquei que foram seguidos os pressupostos de uma boa máquina editorial, em que foi assegurado um bom plano estratégico de implantação no mercado (tendo em consideração o funcionamento da cadeia de valor), com uma especial importância nas áreas da gestão e do marketing.

No que concerne ao mercado potencial e à concorrência, refira-se que este livro, *Luanda-Maputo by Bicycle*, se insere, como disse já, na temática da literatura de viagens. Apesar de os romances e de os livros escolares levarem uma maior fatia nas vendas, não significa que não haja mercado para este género de literatura. Deve-se ter em mente que, apesar de não ser um produto que os consumidores procuram, lembrando a pirâmide das necessidades de *Maslow*, a compra de um livro, estando na base das necessidades primárias/fisiológicas, pode estar, no entanto, no topo da pirâmide, na da realização

peçoal. É bem notório que se tem verificado um ligeiro aumento na procura deste género literário no mercado, que se encontra aberto a novos autores.

Apesar de não ser possível definir, com total segurança, qual o público-alvo, prevejo que este produto poderá despertar interesse num vasto público, sobretudo em pessoas que tenham tido ou tenham alguma afinidade por África, principalmente por Angola e Moçambique, duas ex-colónias portuguesas, que deixaram marcas, recordações, memórias e saudades.

2.3.2. Preço

O preço de qualquer produto tem de ter em conta o tipo de consumidor, pelo que é importante ajustar o mesmo, para chegarmos um preço ideal. Deste modo, é imprescindível realizar cálculos rigorosos das despesas tidas com a produção do produto e encontrar um limite mínimo do preço a praticar. Numa fase posterior deve-se tentar estimar o preço psicológico, ou seja, o valor que os consumidores conferem ao produto. De referir ainda a utilidade de cálculo do ponto morto das vendas, isto é, convém verificar a quantidade que é necessário vender, de modo a obter uma previsão da taxa de rentabilidade. O preço final do livro a ser comercializado terá em consideração os pontos acima descritos, os custos de impressão e os de distribuição. Para a obtenção do preço de capa do livro foi necessário solicitar orçamentos a gráficas (ver ponto 2.4).

2.3.3. Distribuição

Os pontos de venda de livros revestem-se de uma enorme importância. É incontestável que uma boa estratégia de colocação de livros no mercado assenta numa boa cadeia de distribuição e na conseqüente comercialização e disponibilização dos livros. Para o efeito, saliente-se a relevância das grandes superfícies comerciais como o Continente, Jumbo e Pingo Doce, assim como outros pontos de venda como a FNAC, Bertrand e outras livrarias, enquanto bons pontos de vendas.

Apesar de as grandes superfícies comerciais serem excelentes pontos de venda, por vezes as condições que estas oferecem às editoras não são vantajosas, sendo inclusivamente, na maioria das vezes, precárias. A título exemplificativo, vejam-se as

exorbitantes percentagens arrecadadas nas vendas de livros a consignação e do incumprimento dos pagamentos às editoras, levando em certos casos, principalmente no que concerne as pequenas editoras, a situações de falência. Não obstante estas críticas, estes acabam por ser locais de venda excelentes.

Para a distribuição do livro foram delineadas as seguintes estratégias para a sua colocação no mercado:

- **Subscrição;**
- **Venda direta em *site***, criando uma página para esse efeito, em que será feita uma ligação através de *link* no *blogue*;
- **Negociação e colocação do livro, em consignação, nos seguintes pontos comerciais:**
 - ✓ Grandes superfícies (Grupo Pingo Doce, Continente, Jumbo);
 - ✓ Livreiros (Fnac, Grupo Leya, Porto Editora...entre outros);
 - ✓ CTT - Correios de Portugal;
 - ✓ Estações de Serviço (bombas de gasolina).
- **Negociação e colocação do livro em alguns pontos culturais/sociais da cidade de Aveiro e arredores:**
 - ✓ Museu de Santa Joana em Aveiro;
 - ✓ Biblioteca Municipal de Aveiro;
 - ✓ Biblioteca Municipal de Ílhavo;
 - ✓ Aveiro *Welcome Center* (Turismo Municipal de Aveiro)
- **Vendas *on-line***, como por exemplo na Wook, Google books e Amazon.com

Poderá ser equacionada a hipótese de se recorrer a uma distribuidora para distribuir e comercializar o livro. Uma outra hipótese passa por fazer uma proposta de edição do livro a editoras portuguesas.

2.3.4. Promoção

Promoção é uma atividade elaborada para estimular as vendas: criação e disseminação de meta informação, publicidade, folhetos, catálogos, pontos de venda, críticas, presenças do auto em eventos, etc. (Furtado, 2000: 96)

Para a promoção deste livro vou seguir o exemplo das obras de Gonçalo Cadilhe, pelo que as estratégias de promoção e de comunicação poderão ser bastante semelhantes.

No caso das obras de Gonçalo Cadilhe, a estratégia de captação de leitores assenta no recurso às redes sociais, tão em voga na atualidade. Este novo meio de difusão veio substituir os tradicionais pontos de encontro físicos, onde regularmente se debatiam assuntos de caráter literário. Desta forma, verifica-se uma forte presença na rede social *facebook*, quebrando as fronteiras físicas e abrindo portas a potenciais leitores e consumidores deste género literário. Em suma, neste domínio, as redes sociais são imprescindíveis enquanto barómetro de avaliação do impacto de uma obra no quadro da relação íntima entre o autor e o leitor. Trata-se seguramente de um novo paradigma, que permite prever um sucesso ou um fracasso de uma publicação futura. Uma outra estratégia, no domínio da comunicação, e que se verifica neste caso de sucesso são os consecutivos lançamentos públicos das suas obras literárias. Nestes lançamentos, privilegia-se as sessões de autógrafos, realizadas em diversos locais do país, permitindo uma aproximação física entre o autor e os seus leitores. De referir, por último, a realização de sucessivos *workshops* sobre a escrita de viagens, que acabam por promover o autor e os seus livros.

Atendendo ao acima exposto, e pela informação obtida nas várias disciplinas do curso de mestrado, foram planeadas as seguintes estratégias comerciais do livro, que passarão pela divulgação e promoção nos seguintes canais:

- **Divulgação do livro através da comunicação social.** Assim, tenciono pesquisar quais os jornais e canais televisivos que fizeram cobertura da viagem, pretendo anunciar no *Diário de Aveiro*, de preferência em caixa de publicidade duas vezes por semana nos dias de maior venda deste jornal, de modo a fazer chegar a publicidade ao maior número de potenciais consumidores/leitores;
- **Recensão literária;**
- **Mailing lists** (ver os seguidores do *blogue* e outros contactos pessoais);
- **Redes sociais** (*facebook/twitter*);
- **Dia de Lançamento do livro.**

Tal como no capítulo da distribuição, poderá ser equacionada a possibilidade de se solicitar colaboração de uma empresa de marketing para a promoção do livro e sua comercialização.

2.4. ORÇAMENTOS

Para uma melhor apreciação dos custos envolvidos com a impressão, foram solicitados orçamentos a quatro gráficas, tendo sido facultados os dados relativos ao número de exemplares, números de páginas, tipo de papel, gramagem, acabamentos, entre outros:

Dimensões: 210 x 210 mm;

Impressão: impresso em quadricromia, em couché 125 gramas;

Encadernação: capa com badanas impressa a quadricromia F/V em couché 350 gramas, com plasticização brilhante uma face;

Páginas: 200 páginas (texto e imagem).

Dos pedidos de orçamento resultou a seguinte tabela:

Figura 2: Orçamentos

ORÇAMENTO/€	N/ EXEMPLARES S/IVA			PREÇO UNITÁRIO		
GRAFICAS	100	200	500	100	200	500
MINERVA	3,890.000	4,165.000		38.900	20.825	0.000
REBELO AG	4,125.000	4,460.000		41.250	22.300	0.000
ARTIPOL	3,110.000	3,330.000	4,150.000	31.100	16.650	8.300
OFICINA DIGITAL	1,999.000	2,990.000		19.990	14.950	0.000

Fonte: autoria própria

Da análise efetuada dos quatro orçamentos disponíveis verificou-se que, quanto maior é o número de exemplares menor é o custo unitário. No início do projeto o número de exemplares previstos para a edição apontava para os 200 exemplares. No entanto, encontra-se em aberto a possibilidade de ajustar este a 500, uma vez que o custo unitário do livro diminui substancialmente

2.5. APOIO FINANCEIRO

Numa primeira fase, previu-se que a edição do livro deveria ser suportada pelo autor e pela coordenadora editorial. Após a análise dos orçamentos, acima identificados, verificou-se que os valores a serem suportados por ambos eram avultados e que não era possível estimar a taxa de retorno dos investimentos realizados.

Assim sendo, e de modo tornar a edição do livro viável, estudou-se a hipótese de se obter financiamento e apoio de entidades, de modo a conseguir que preço unitário do livro ronde um valor de 17€.

Para a hipótese acima apresentada, encontra-se em estudo a viabilidade dos seguintes apoios financeiros:

- **Comunidade dos Países de Língua Portuguesa (CPLP)**, por a viagem incidir em países que fazem parte desta comunidade;
- **Centros Culturais Portugueses** em Angola e em Moçambique;
- **Empresa Coca-cola**, uma vez que o autor e viajante faz muitas referências a este refrigerante, tendo paralelamente tirado fotografias a consumir esta bebida;
- **Empresa de Construção Civil Mota Engil**, empresa onde o autor trabalha, que tem projetos em diversos países africanos, entre os quais Angola, Moçambique e Malawi.

2.6. ISBN E DEPÓSITO LEGAL

O ISBN, *International Standard Book Number* e o número de depósito legal serão solicitados às entidades competentes. O depósito legal dos 11 exemplares do livro, de acordo com as normas legais em vigor, será da responsabilidade da tipografia que executar o trabalho.

3. CONTEÚDOS DO LIVRO

A Princípio, escrever e publicar um livro pareceu-me uma viagem assustadora, mas descobri ser uma arte mágica. Colocando sinais gráficos em papel, podemos fazer com que as nossas ideias superem os limites do espaço e do tempo, tornando-se imortais. As palavras podem ferir ou curar. E o poder de curar é o seu aspeto mais poderoso. Escrever é criar novos mundos e compartilhá-los. E ao fazê-lo, passamos a compreender melhor o universo e a nós mesmos. (Belloto, 2005, apud Mancelos, 2009: 129)

Neste capítulo, vou apresentar a organização do livro e a justificação das opções adotadas. De modo a simplificar o presente relatório, decidi que as opções de estrutura do livro seriam apresentadas no capítulo de *design* editorial.

3.1. ORGANIZAÇÃO DO AUTOR

Os conteúdos do livro (texto e imagens) encontram-se alojados no *blogue luandamaputobybicycle.blogspot.com*. Este *blogue* é constituído por crónicas diárias da viagem efetuada pelo autor, que estão organizadas por meses, que vão desde março (início da viagem em Luanda) até setembro de 2010 (chegada a Maputo). As crónicas estão organizadas por fases e, num último nível, por etapas diárias, conforme se observa na figura abaixo:

Figura 3: Organização do texto pelo autor

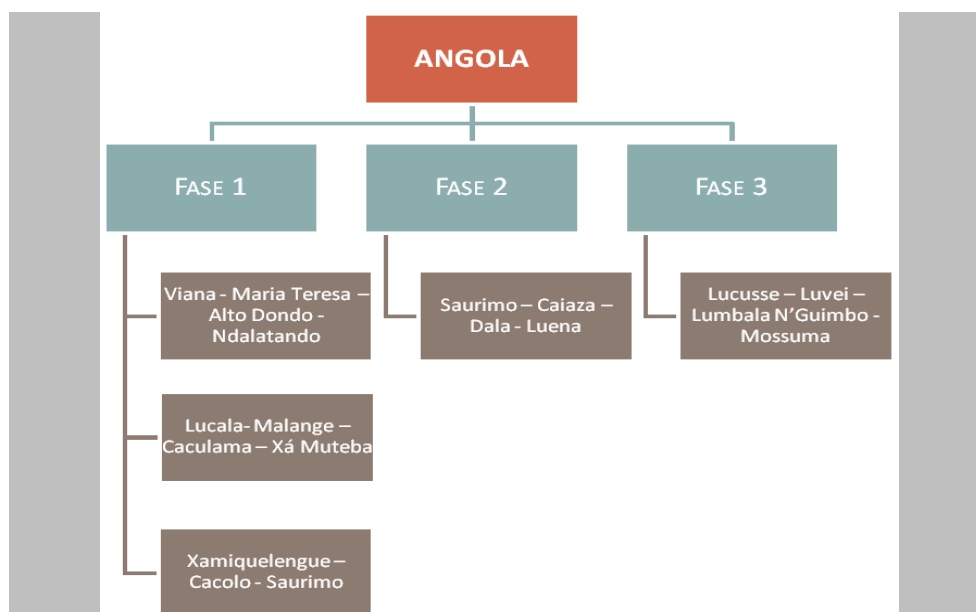


Fonte: autoria própria

3.1.1. Proposta de organização

Para facilitar a leitura do livro, optou-se por organizá-lo em capítulos, fases e etapas, abandonando a organização clássica criada pelo autor. Esta distribuição visa simplificar e sintetizar as crónicas diárias.

Figura 4: Proposta de organização



Fonte: autoria própria

Após a definição do processo de organização do livro, importei o texto e as imagens para o seu tratamento. As crónicas diárias são assim compostas por textos com imagens complementares. Para esta tarefa, de modo a simplificar o seu tratamento criei dois ficheiros:

Ficheiro de texto, organizado por capítulos, fases e etapas (apesar de não incluir as imagens, existe uma referência do número da imagem);

Ficheiro de imagens, organizado de acordo com o ficheiro de texto, mas com a numeração da imagem.

Após esta fase de recolha, chegou-se à conclusão de que o livro teria cerca de 356 páginas de texto e de 1622 imagens¹. Neste número não foram consideradas sete etapas diárias, que ainda se encontram por escrever.

3.1.2. Seleção de texto e imagem

Após a fase de organização do livro, procedi a uma primeira leitura dos capítulos, seguida de uma segunda leitura com o objetivo de proceder a cortes nos textos. A necessidade de eliminação de textos supérfluos prendia-se com o facto de o livro, com cerca de 356 páginas, sem contar com o espaço ocupado pelas fotografias, estar muito extenso. Decidiu-se, assim, que o livro deveria ficar com cerca de 200 páginas, incluindo imagens.

Para a eliminação de texto foram tidos em conta os seguintes parâmetros:

- Para preservar a coerência textual, teve-se em atenção a sequência dos relatos, não eliminando episódios pertinentes, que eram referidos mais à frente em outros parágrafos e em outras etapas;
- Foram ainda eliminados parágrafos repetidos ou desnecessários para a sequência narrativa (e.g. no início de cada etapa diária, expressões como «Hoje acordei as 6 da manhã»);

Esta seleção, que tem de ser submetida ainda à aprovação do autor, deve-se a questões de «poupança de páginas» e não de qualidade do texto.

¹ Número de páginas baseadas no formato A4, 2 colunas, horizontal

3.2. REVISÃO DE TEXTO

Para a elaboração deste trabalho, segui regras de revisão textual, que corrigissem e normalizassem o texto fornecido:

- Atualização da ortografia pelo novo acordo ortográfico (AOLP 1990), utilizando o *software Lince*²;
- Verificação de erros de ortografia, de acentuação e de morfologia verbal;
- Correção de erros sintáticos (concordância verbal e nominal, regências...) e de problemas de articulação discursiva;
- Verificação e normalização de elementos relativos à apresentação do texto (itálicos, maiúsculas, sublinhados, bold, aspas...);
- Verificação da coesão e coerência textual;
- Verificação de espaços e eliminação de espaços entre o fim das palavras e os sinais de pontuação;
- Verificação da grafia de nomes e das localidades;
- Conferência das translineações e hifenizações;
- Controlo de abertura e fecho de aspas, parênteses e travessões;
- Notas de autor/editor(a)

² O Lince é um software com a finalidade de converter o conteúdo de ficheiros de texto para a grafia determinada pelo Novo Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa, permitindo uma rápida atualização ortográfica de grandes volumes de texto.

4. *DESIGN EDITORIAL*

As abordagens tradicionais ao design de livros enfatizam a sua forma física – um volume de muitas folhas mantidas juntas, contendo texto e imagem, com uma lombada para identificação na prateleira, precedida de uma página de copyright – e defendem que o papel do designer de livros é comunicar fielmente ao leitor a mensagem do autor, usando as convenções especializadas e reconhecíveis de design de livros. (Twemlow, 2007: 104)

Design Gráfico: Termo utilizado para definir, genericamente, a atividade de planejamento e projetos relativos à linguagem visual. Atividade que lida com a articulação de texto e imagem, podendo ser desenvolvidas sobre os mais variados suportes e situações. Compreende as noções de projeto gráfico, identidade visual, projetos de sinalização e design editorial, entre outras... (Comissão de Ensino da Associação dos Designers Gráficos, apud Braga, org. 2011:14)

O design gráfico tem como objetivo a articulação e desenvolvimento de conteúdos (imagem e texto), com vista a comunicar ao leitor a mensagem pretendida. O modo como se tentou fazer esta interligação pode ver-se no apêndice, onde incluí a capa do livro e o 1º capítulo, dedicado à viagem por Angola.

Para a elaboração do livro, no que diz respeito à sua organização e estrutura, fiz pesquisa em algumas obras do género de literatura de viagens.

No caso dos livros de Gonçalo Cadilhe, o texto prevalece em detrimento das imagens, que são remetidas para os finais de capítulo, em cadernos. Esta solução deve-se à necessidade de reduzir custos, uma vez que deste modo, só estes cadernos com fotografias são impressos a cores. No entanto, esta opção acarreta alguns problemas: as fotografias ficam algum descontextualizadas e o texto não fica devidamente ilustrado.

Outras obras deste género existentes no mercado são formatos de álbuns fotográficos, onde a imagem prevalece sobre o texto. Estas edições, sempre em capa dura, em formatos maiores, têm custos de edição mais elevados do que os mencionados no caso anterior.

Tendo em conta estes dois exemplos, decidi-me por uma solução de compromisso. Procurei relacionar o texto com as imagens, de forma a que estes comunicassem entre si, ainda que isto aumente os custos de impressão. Esta opção tem

por objetivo propiciar uma leitura mais completa e enriquecedora, elevando também a qualidade do livro.

Tomadas estas decisões, foi necessário escolher os programas informáticos apropriados, definir a estrutura do livro, assim como tomar as opções de *design* editorial para o *layout*.

4.1. PROGRAMAS UTILIZADOS

Para a produção do livro estão a ser utilizados três programas informáticos: o *Word* da Microsoft, para o processamento de texto; o *Adobe Photoshop* (CS5) para o tratamento das imagens e o *Adobe InDesign* (CS5.5) para a elaboração do *layout* e da execução da paginação.

Nas disciplinas de Multimédia Editorial e de Design Editorial do Mestrado em Estudos Editoriais foram utilizados dois programas para a execução da paginação e publicação: o *InDesign* e o *Quarkxpress*. Por questões de acessibilidade, optou-se pela utilização do *InDesign*, que possui as seguintes potencialidades:

- Gestão de documentos - elaboração de páginas, de planos, de livros, definição de margens e marcas de corte, entre outros;
- Composição de *layouts* – estudo de composições com a construção de páginas *masters* (páginas mestres), ou com a utilização de *layers* (camadas – texto, desenho e gráficos);
- Ferramentas e técnicas de desenho vetorial – produção de objetos, *paths* simples e compostos, molduras para inserção de objetos, permitindo uma gestão de componentes com ligações e estilos próprios;
- Texto e paginação – permitindo uma maior liberdade no tratamento do texto, com a possibilidade de criar estilos como no *Word*;
- Facilidade de importação de imagens - agregação facilitada e apoiada de imagens em distintos formatos;

- Efeitos – transparências, efeitos, sombras, modos de mistura, criação de cores, entre outros;
- Preparação e exportação em formato PDF.

4.2. ESTRUTURA DO LIVRO

No que se refere à estrutura do livro, de modo a não tornar monótona a leitura deste relatório, apenas vou referenciar algumas opções mais pertinentes e a sua justificação.

a) Fontes tipográficas utilizadas e tamanhos de letra

A escolha das fontes para utilizar no livro foi uma tarefa delicada, devido à existência de uma diversidade ampla de fontes. Acrescente-se, que para a realização deste projeto foi necessária uma compatibilidade das aplicações informáticas com as fontes disponíveis. De entre a variedade existente, optou-se pela utilização da Helvetica e da Garamond.

A fonte Helvetica foi escolhida para a utilização de texto que merece ser destacado, como acontece com o título do livro, nome de autor, frases e outras entradas isoladas no livro. É uma fonte não serifada, com grande popularidade e usada pelos profissionais ligados à área de *design* gráfico. Foi criada em 1957 pelos *designers* Max Miedinger e Eduard Hoffmann e está associada ao modernismo.

Para o texto dos capítulos do livro, optei pela fonte serifada Garamond. Esta fonte criada por Claude Garamond, no ano de 1530, de grande legibilidade, facilita a leitura, uma vez que permite interligar, de certo modo, as palavras.

Os tamanhos de letra serão ajustados sempre que necessário, tanto para o texto e palavras (com destaque), como para o texto corrido. Prevê-se a utilização do corpo 11 pontos, tendo sempre em atenção a legibilidade.

b) Caraterísticas técnicas

Dimensões: 210 x 210 mm;

Impressão miolo: impresso em quadricromia, em couché 125 gramas;

Encadernação: capa com badanas impressa a quadricromia F/V em couché 350 gramas, com plasticização brilhante 1 face;

Páginas: cerca de 200 páginas (texto e imagem).

Justificação: Optou-se por um formato quadrado, por um lado, para não desperdiçar papel, uma vez que apenas são utilizadas folhas A4 (210x297mm), e não A3. Tal opção justifica-se porque este formato é mais prático, quando o livro se encontra aberto.

c) Capa

A capa do livro terá uma fotografia da bicicleta do autor, com a informação mais pertinente.

Justificação: Pretendeu-se com esta opção elaborar uma capa simples, limpa, mas que fosse atrativa para o consumidor/leitor. A imagem da bicicleta remete para o conteúdo do livro.

d) Contracapa ou quarta-capa

Para além de uma imagem de Moçambique, com duas pessoas de costas, a carregar fardos de palha, juntou-se uma citação do autor em que é feita uma alusão ao fim da sua viagem. Será ainda incluído, na parte inferior da contracapa, o ISBN.

e) Lombada

Será utilizada a cor preta. O título da lombada aparece em forma ascendente, não normalizado, de modo longitudinal e de baixo para cima, para facilitar a leitura quando o livro está de pé nas estantes. Deve-se deixar 30 mm no canto inferior para a identificação da biblioteca (cotas/registos/etiquetas). O título do livro será seguido do nome do autor. Não será mencionado o subtítulo do livro, por questões de economia.

f) Badanas

As badanas terão cerca de 110 mm de largura e 210 mm altura com fundo preto (da cor da lombada) e cor de letra branca. Na badana da capa colocarei o resumo do livro. Na badana da contracapa, figura a biografia do autor com a sua fotografia.

g) Verso da capa

Será colocado um mapa de África a abranger duas páginas com a sinalização do itinerário efetuado pelo autor. Esta inserção tem como função auxiliar o leitor em termos geográficos.

h) Frontispício ou folha de rosto

O frontispício é simples, tendo apenas, como mandam as regras, o título, o subtítulo e o nome do autor.

i) Verso do frontispício

No verso do frontispício constam os elementos da ficha técnica, colocados no canto inferior da página.

j) Epígrafe

A epígrafe vai servir como nota introdutória ao livro. O texto faz referência a um sonho que o autor teve numa etapa em Moçambique.

k) Introdução

O texto de introdução vai ser fornecido pelo autor, com a assinatura digital no final.

l) Índice

O índice vai ocupar três páginas. Na primeira página será colocada uma imagem, com o nome das localidades por onde o autor passou. Nas outras duas páginas referirei os capítulos e as fases da viagem.

m) Folhas divisórias dos capítulos

I - ANGOLA

II - ZÂMBIA

III - MALAWI

IV - MOÇAMBIQUE

As folhas divisórias incluem a imagem de uma paisagem do país referido no capítulo, com um mapa vetorial complementar, abrangendo as duas páginas. De modo a aumentar a qualidade da informação da viagem, incluirei as estatísticas da viagem, com tabelas com o material transportado pela bicicleta, dietas, dormidas e outras informações que poderão suscitar a curiosidade dos leitores.

n) Folhas divisórias dos subcapítulos

A dividir os subcapítulos, incluirei uma folha divisória com as fases em duas páginas, com quatro imagens.

o) Texto

2 colunas

Fonte: Garamond

Corpo: 11 pt

Estilo: Normal

Parágrafos: 1,5

Alinhamento: justificado

p) Cabeçalho da 1ª e 2ª página:

Optei por não colocar nenhuma informação nos cabeçalhos.

q) Rodapé da página esquerda

No rodapé da página esquerda, surge o título do livro em tamanho 9, alinhado à esquerda, separado do número de página.

r) Rodapé da página direita

No rodapé da página direita surge o capítulo do livro, em tamanho 9 itálico, alinhado à direita, separado do número de página.

Justificação: As opções relativas ao cabeçalho e ao rodapé visam proporcionar uma leitura mais limpa, optando-se por apenas colocar a numeração da página e referenciando o título do livro à esquerda e o capítulo à direita.

Algumas destas opções e exemplos encontram-se no apêndice deste relatório.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A viagem de bicicleta terminara. Num ápice tudo acabara. O que demorara anos a sonhar e meses a preparar, esvaecera-se em poucos dias... ou talvez um pouco mais que umas semanas ou mesmo meses. Enquanto o avião se fazia à pista e iniciava a operação de descolagem, olhei pela pequena janela oval e despedi-me de um Maputo do qual eu não tinha recordações. Tudo passara demasiado depressa. Nas profundezas da minha consciência não conseguia encontrar as memórias das últimas etapas em solo moçambicano. A única coisa que permanecia, entranhado em mim, era o cheiro e o sabor a terra...Perdera a noção de tempo, mas uma coisa tinha em mente, eu estava de regresso a casa e nada podia fazer. Iria voltar para o mundo dito normal, para a rotina do dia-a-dia e para os comportamentos estereotipados. Para trás ficavam os tempos de pura liberdade e de puro prazer... (Fontes, 2011)

5.1. DIFICULDADES

A maior dificuldade, sentida ao longo deste projeto, prende-se essencialmente com o facto de ter adiado a frequência do Mestrado durante um ano. Recorde-se que o 1º ano letivo decorreu em 2009/2010. Esta pausa prejudicou-me, na medida em que foi necessária uma nova adaptação aos métodos de estudo, assim como foi indispensável recuperar tudo o que havia aprendido no 1º ano do curso, com destaque para a utilização das ferramentas informáticas, nomeadamente o uso do programa *InDesign*.

Uma outra dificuldade relaciona-se com a circunstância de ter uma atividade profissional remunerada que, apesar não justificar as dificuldades sentidas na execução deste projeto, não deixa de ser uma condicionante para o bom desenvolvimento do curso e do projeto.

5.2. REFLEXÃO CRÍTICA

A realização do projeto, exposta neste relatório, só foi possível graças ao muito que aprendi nas diversas disciplinas da parte curricular do mestrado. Estas disciplinas funcionaram, de certo modo, como skills, que se revelaram importantes para a execução deste trabalho. Apesar de, em geral, todas terem sido importantes, em minha opinião, mais importantes foram as disciplinas de revisão de texto, multimédia editorial, design editorial e gestão editorial.

Para além da aprendizagem obtida através das disciplinas do curso, foi crucial a participação em várias formações, que frequentei ao longo destes três anos. Estas formações revelaram-se pertinentes e funcionaram como um complemento do curso, como por exemplo:

- **Curso de Photoshop**, organizado pelo Clube Galitos
- **Workshop** *A escrita da cultura em viagem* com Gonçalo Cadilhe, organizada pela Casa da Escrita;
- **Jornadas** *Pequenos editores têm a palavra*, organizada pela Universidade de Aveiro;
- **2º Encontro Nacional de Tipografia**, organizado pela UA;
- **Jornadas de Marketing editorial**, organizado pela UA;
- **Workshop** *Estratégias de valorização do livro*, organizado pela Imprensa da Universidade de Coimbra e pelo Departamento de Línguas e Culturas da UA;
- **Workshop** *Mercado editorial português*, organizado pela Imprensa da UC e pelo DLC da UA;
- **Colóquio de Gestão editorial**, organizado pela Imprensa da UC e pelo DLC da UA.

A isto acresce o facto de ser licenciada em História e de possuir um Curso de Especialização em Ciências Documentais, variante biblioteca e documentação.

Concorre ainda para o bom desenvolvimento do trabalho a circunstância de, ao longo de seis anos (2001 a 2007), ter sido documentalista no Centro de Documentação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres. Este serviço de documentação abrangia um arquivo histórico e uma biblioteca e tinha como missão específica:

- A identificação e promoção do acesso a fontes de informação relevantes para as atribuições do IMTT, I. P., pelo que geria o seu próprio acervo bibliográfico e

documental, bem como, o arquivo histórico relacionado com os transportes terrestres;

- A competência para publicar, apoiar e estimular a elaboração de boletins e outros suportes informativos sobre temas no âmbito das atribuições do IMTT, I. P., publicitando dados técnicos, documentos e textos científicos ou de divulgação.

5.3. CONCLUSÃO

Apesar do crescente uso de outros formatos de edição como os *e-books*, o livro impresso sobrevive com um estatuto único, não só pela sua longa história, como pelas suas características singulares, que permitem fidelizar o leitor. Prova disso é a manutenção dos pontos de venda de livros. Apesar das ameaças económicas e financeiras, o mercado editorial continua em plena ascensão, com a edição e venda de muitos livros.

A atividade de coordenação, revisão de texto, criação de *layout* e paginação são tarefas que, em regra, são exercidas por uma equipa multidisciplinar. No entanto, o desafio deste projeto passa pela capacidade de desenvolvimento e domínio de cada uma destas áreas, sendo fundamental a aplicação dos conteúdos adquiridos nas disciplinas do plano curricular do Mestrado em Estudos Editoriais.

O projeto que apresentei neste relatório está ainda em curso. Desde a sua conceptualização, muitas ideias foram surgindo e posteriormente abandonadas, sempre com o objetivo de conseguir que o produto final se situe dentro dos parâmetros de uma edição profissional. Prevê-se que a edição do livro aconteça no início do próximo ano.

BIBLIOGRAFIA

ABEL, Marília; CONSIGLIERI, Carlos (2005). *Viagem ao Oeste*. [s.l.]: Elo Gráficos Editores.

ANSELMO, Artur (1991). *História da edição em Portugal: Vol. I*. Porto: Lello & Irmão.

AVILLEZ, Maria da Assunção (2004). *Viagens almas e vidas*. Parede: Prime Books.

BRAGA, Marcos da Costa, org (2011). *O papel social do design gráfico: história, conceitos & atuação profissional*. São Paulo: Editora SENAC.

CADILHE, Gonçalo (2007). *África acima*. 6ª ed. Lisboa: Oficina do Livro.

CADILHE, Gonçalo (2010). *1 km de cada vez*. 6ª ed. Lisboa: Oficina do Livro.

DAVIES, Gill (1971). *Book commissioning and acquisition*, 2nd ed. Abingdon: Carfax.

ECO, Umberto (1977). *Como se uma tese em ciências humanas*. 3ª ed. Lisboa: Editorial Presença.

FURTADO, José Afonso (2009). *A edição de livros e a gestão estratégica*. Lisboa: Booktailors.

FURTADO, José Afonso (cop. 2000). *Os livros e as leituras: novas ecologias da informação*. Lisboa: Livros e Leituras.

KIRLBY, Bruce (2006). *A dança das areias*. Sintra: Publicações Europa-América.

KOTLER, Philip (cop. 1995). *Marketing management: analysis, planning, implementation, and control*. 9th ed. Upper Saddle River (NJ) : Prentice Hall.

LABARRE, Albert (2005). *História do livro*. Lisboa: Livros do Horizonte.

LÉLIS, Catarina (2005). *InDesign CS2: Curso completo*. Lisboa: FCA.

LEMOS, Joana (2004). *Princesa do deserto*. Lisboa: Sete Caminhos.

LUPTON, Ellen e PHILLIPS, Jennifer Cole (2008). *Graphic design: the new basics*. New York: Princeton Architectural Press.

MANCELOS, João de (2011). *Introdução à escrita criativa*. 3ª ed. Lisboa: Edições Colibri.

MARTINS, Jorge Manuel (2005). *As profissões do livro: editores e gráficos, críticos e livreiros*. [Porto]: Verbo.

PINTO, José Manuel de Castro (2003). *Novo prontuário ortográfico*. 4ª ed. Lisboa: Plátano.

SALAZAR, Tiago (2007). *Viagens sentimentais*. Lisboa: Oficina do Livro.

TWEMLOW, Alice (2006). *Para que serve o design gráfico?* Barcelona: Editorial Gustavo Gili.

Webgrafia

30 fontes para designers (2012). Disponível em <http://pcmoraes.no.comunidades.net/index.php?pagina=1671848704> (acedido a 29 de setembro).

Boas Práticas Tipográficas. Site de consulta de vários artigos. Disponível em <http://tipografos.net/boas-praticas/index.html> (acedido a 10 de agosto de 2012).

CADILHE, Gonçalo (2012). *Escritor viajante*. Disponível em <http://www.goncalocadilhe.com/index.htm> (consultado a 2 de janeiro de 2012).

CADILHE, Gonçalo (2012). *Página do Facebook*. Disponível em <http://www.facebook.com/goncalocadilhe> (consultado em dezembro de 2011).

CAPELO, Hermenegildo e IVENS, Roberto (1886) *De Angola a contracosta*. Lisboa: Imprensa Nacional [Formato PDF]. (Disponível em <http://purl.pt/index/geral/PT/index.html>. (acedido em 4 de abril de 2012).

FIOLHAIS, Carlos (2012). *O Futuro dos livros e das bibliotecas*. Disponível em <http://dererummundi.blogspot.pt/2010/04/o-futuro-dos-livros-e-das-bibliotecas.html> (acedido a 13 de outubro de 2012).

FONTES, Pedro (2011-2012). *Luanda-Maputo by bicycle*. Disponível em <http://luandamaputobybicycle.blogspot.pt/> (consultado desde julho de 2011).

Instituto Camões (2011). *Literatura de viagens*. Disponível em <http://cvc.instituto-camoes.pt/literatura/litviagens.htm> (consultado em dezembro de 2011).

Instituto de Linguística Teórica e Computacional. *Guia para a nova ortografia*. Lisboa: MC; ME. 2011. Disponível em: http://www.min-edu.pt/data/Guia_AO_definitiva_capa.pdf. (acedido 3 janeiro de 2012).

PINTO, Fernão Mendes (1614). *Peregrinação*. Disponível em <http://purl.pt/82/2/> (página da Biblioteca Nacional, obra completa e bibliografia, acedido em 8 de janeiro de 2012).

The designers review of books. Site de consulta de vários artigos. Disponível em <http://www.designersreviewofbooks.com/2009/04/the-advertising-concept-book/> (acedido a 8 de agosto de 2012).

1 – Capa e contracapa do livro



LUANDA - MAPUTO BY BICYCLE

Uma viagem de bicicleta por África

Pedro Fontes

Resumo


Este livro pretende ser o resumo da viagem realizada de bicicleta por Pedro Fontes, entre março e setembro de 2010, ao longo de quatro países africanos: Angola, Zâmbia, Malawi e Moçambique. Pedro Fontes fez de bicicleta o percurso que haviam feito os corajosos exploradores portugueses, Hermenegildo Brito Capelo, Roberto Ivens e Serpa Pinto, nos finais do século XIX quando realizaram a viagem de costa a costa, entre o oceano Atlântico e o oceano Índico, percorrendo os territórios inóspitos entre Angola e Moçambique.

Apesar do registo documental desta aventura, sob a forma de crónica de viagem, estar disponível no blogue: luandamaputobybicycle.blogspot.com, e constituir este um meio rápido e amplo, não é duradouro nem estável. O livro é a nossa memória!

Assim, com a edição deste livro serão acauteladas a preservação e difusão destas memórias, ricas de conteúdo e adquiridas em primeira pessoa junto do povo africano, formado por muitas etnias e culturas. Deste modo, o autor convida o leitor a participar nesta grandiosa aventura, onde os nervos à flor da pele e o suspense serão uma constante.

Pedro Fontes

Nasceu em julho de 1975, em Aveiro, Portugal. É licenciado em Engenharia Mecânica pela Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, onde concluiu em 2000. Em 2001 estagiou no Egipto e em Cuba. Em 2003 teve os primeiros contactos com África quando foi deslocado para o Benin em funções laborais, e é quando desperta o fascínio pelo continente africano e nasce o sonho de empreender uma viagem de aventura por África. Ao Benin seguiu-se o Malawi, por mais 5 anos. Em 2010, já em Portugal, preparou e deu início a admirável viagem de bicicleta de Luanda-Maputo de bicicleta, concretizando um sonho antigo.



«A viagem de bicicleta terminara. Para trás ficavam tempos de sonho e pura liberdade. Voltava para o meu mundo e para minha rotina diária, mas estará para sempre entranhado em mim o cheiro e o sabor da terra vermelha...»

Pedro Fontes

2 – Capítulo I: Angola





ANGOLA





FASE I



Viana-Maria Teresa-Alto Dondo-Ndalatando
 Lucala-Malange-Caculama-Xá Muteba
 Xamiquelengue-Cacolo-Saurimo

Finalmente comecei a minha jornada de bicicleta em África.

Aterrei em Luanda no passado sábado, dia 27 de março, no entanto, só consegui iniciar a viagem no dia 31, com duas horas de atraso, mas afinal de contas o que são duas horas numa viagem de meses?

Uma vez no local escolhido para a partida, depois da bicicleta apetrechada, aventurei-me a dar as primeiras pedaladas numa bicicleta que tinha mais de 25 kgs de carga. Nos primeiros dez metros mais parecia um miúdo a andar pela primeira vez numa bicicleta sem rodinhas. Nunca consegui manter a bicicleta em linha reta, mas após ganhar alguma velocidade, a situação endireitou-se.

Nos primeiros dez quilómetros tive a companhia de um grupo de amigos de Luanda. Foram seguramente os quilómetros que me custaram menos em toda a etapa. Foram vinte minutos em que não me sentia sozinho e nem parecia que já tinha iniciado a «Grande Viagem». O que é bom acaba rápido e a companhia tinha que regressar a Luanda. Parámos para as últimas despedidas e últimas fotos. Não demos nenhum abraço porque eu já estava todo transpirado e não queria dar banho a ninguém. Despedidas feitas e fiz-me à estrada. Para trás ficaram Luanda e um grupo de amigos que deu-me muito mais do que alguma vez esperei. Acho que ainda não estava em mim, nem tinha a noção no que estava metido.

Pedalava agora em Angola, sozinho e rumo a Este sem saber onde iria comer ou dormir. Mantive esta sensação durante quase todo o dia. Para mim estava a dar uma volta de bicicleta no jardim, apesar de nunca ter estado nestas paragens. Planeava fazer cerca de 50 kms no dia de hoje, em cerca de duas horas e meia, para isso contava com quatro litros e meio de água para me hidratar.

Circulava na estrada que ligava Luanda ao Dondo, uma via bastante movimentada e com muito trânsito pesado. Valiam-me as bermas largas e em bom estado que me permitiam pedalar fora da faixa de rodagem.

Aos poucos ia-me habituando à bicicleta e aos seus 25 kgs extra. Nunca experimentei a bicicleta em carga antes desta viagem. Agora vejo que se tivesse feito uns testes prévios, não teria perdido nada. Nem sequer vou falar que mais de metade das coisas que transportava que nunca foram testadas.

Ao fim de uma hora e meia de viagem, reparei que já tinha bebido quase dois litros de água e que a minha camisola estava completamente ensopada em suor. Atribui este fenómeno ao facto de ter iniciado a viagem na melhor hora do dia. Eram 13.30 h e o termómetro do relógio marcava 37°C. Com a excitação da partida, tinha-me esquecido de tomar o pequeno-almoço e de almoçar. Este desleixo estava agora a custar-me caro: fraqueza, cabeça pesada e dores no corpo eram as consequências que se faziam sentir. Safaram-me uns figos secos e umas bolachinhas de chocolate, que trazia comigo. Para ajudar à festa, comi uma espiga de milho assado, que consegui à troca de uma carteira de saís de frutos.

A dada altura estava a andar tão devagar, que pensei que o vento estivesse de frente, não, estava a favor. Pensei que estivesse alguma coisa a travar uma roda, ou os calços de travão estivesse fechados, mas nada, eram apenas os 25 kgs de carga a dar uma ação da sua graça numa ligeira subida e que aliados ao meu cansaço, faziam-me circular a uns extraordinários 10 km/h! Finalmente e ao fim, de mais ou menos 75 kms, cheguei a Maria Teresa, uma pequena localidade antes de Zenza do Itombe, que serve de apoio aos inúmeros camionistas que vêm e vão de Luanda.

Morria por uma coca-cola bem fresca, e, após alguns minutos com os habitantes locais encontrei a tão desejada bebida no Restaurante Maria Teresa. Fui recebido pela D. Engrácia Matos, proprietária do estabelecimento, que após eu lhe ter explicado de onde vinha e que ia para o Dondo (não disse Moçambique devido ao choque), prontamente me ofereceu uma toalha lavada, sabonete,

uma casa de banho para tomar banho a balde, um bocado de chão do seu café, para eu montar a tenda, um colchão e lençóis lavados. Que mais podia querer? Foi de facto extremamente gratificante a maneira como D. Engrácia me apoiou e que levou-me a esquecer as quatro horas e meia a pedalar para fazer os 75 kms.

Amanhã a partida será para o Dondo e apesar de não sentir a pernas, estou ansioso por começar a pedalar.

O despertar aconteceu, ainda era de madrugada. No entanto, a partida para o Dondo ocorreu apenas depois das 10.00 h da manhã. Após um bom pequeno-almoço no restaurante e de uma sessão de fotos, estava na altura de me fazer à estrada.

A etapa começou bem, sem grandes problemas, apenas ainda não sentia as minhas pernas devido ao esforço do dia anterior. Circulava devagar. Mais devagar do que eu esperava. A estrada estava em boas condições e era larga o suficiente para mim e para os inúmeros camiões que passavam a toda a velocidade. A paisagem verde tropical, juntamente com os sons que vinham da vegetação, faziam-me esquecer o calor que se fazia sentir.

Ao fim de duas horas a pedalar, reparei que tinha os meus braços secos e que não caía uma pinga de suor do meu corpo. Tinha bebido cerca de um litro e meio de água até agora e apesar de não sentir sede nenhuma, forcei mais uns golos.

O trajeto fazia-se com pequenas subidas e descidas, algumas um pouco custosas, outras nem por isso. Numa das subidas, enquanto dava tudo por tudo para completar os cerca de 70 metros que me fariam chegar ao topo da colina, ouvi as palavras mais encorajadoras do dia. Bem lá do alto da colina ouvi um autóctone a comentar para o seu colega que seguia do outro lado da rua: «Eh!!!! Esse branco aí tá maluco». A escolha de empregar o verbo «Estar» e não o verbo «Ser dá uma ostentação

extraordinária a este comentário. Não sei se ele disse isso por me ver a pedalar e a subir a colina, se foi por ver a minha cara de sofrimento, ou se foi por estarem cerca de 39°C, ou se era tudo isso junto.

Por volta das 13.00 h, pensei, uma vez mais, que tinha os calços de travão colados ao aro da roda, tal era a dificuldade em fazer a bicicleta rolar. O motivo não eram os calços...era o cansaço e os 43°C que faziam derreter o alcatrão debaixo dos meus pneus.

Pelos vários locais onde parava para beber uma coca-cola e comer umas bananas, era recebido com entusiasmo e simpatia da população local. Muitos curiosos e muitos sons de admiração e surpresa quando lhes dizia que ia até Malange ou Saurimo. Não quis dizer o resto do percurso para não causar nenhum ataque cardíaco a ninguém.

À chegada ao Dondo, procurei onde ficar e indicaram-me o Alto Dondo, só não me explicaram que o Alto Dondo era mesmo alto, tive que fazer uma subida que quase me fez saltar os joelhos fora. Enquanto procurava por um lugar para montar a tenda, fui convidado pela gerência do Catita Palace a passar a noite nas instalações a custo zero! O Catita Palace era um hotel ainda em fase de construção, mas onde eu tive direito a um quarto com ar condicionado e televisão, assim como uma casa de banho com duche e água quente. Simplesmente genial para quem passou o dia a pedalar com temperaturas perto dos 40°C.

Era Sexta-Feira Santa. Apesar de ter programado sair às 8.00 h, devido a alguns imprevistos, comecei a pedalar depois das 10.15 h, nessa altura os termómetros já marcavam 40°C, o que fazia adivinhar que hoje seria um dia duro.

Ao contrário do troço anterior, a estrada entre Alto-Dondo e Ndalatando era estreita, e apesar de ser alcatroada, não estava nas melhores condições.



Cedo começaram os problemas que me iriam atrasar para o resto do dia. Cinco quilómetros depois de ter iniciado a etapa, tive de parar e retirar a carga toda da bicicleta. Isto porque tinha o pneu suplente a raspar na roda traseira. Mais cinco minutos a pedalar e tive que parar novamente porque tinha um dos calços de travão a tocar no aro da roda. Atribuí a culpa ao raio que partiu no dia anterior e que provavelmente tivesse afinado mal os outros raios. Então começou uma tentativa infrutífera de afinar a roda, apertando e desapertando os raios até que o aro ficasse alinhado. Os 43°C que já se faziam sentir, aliados aos 25 kgs de carga, que me desequilibravam a bicicleta a toda a hora, e, o facto de eu estar numa picada a comer o pó dos carros que passavam, fizeram deste momento um teste à minha paciência e capacidade de controlo. Após várias tentativas reparei que a causa do calço tocar no aro, não era o raio partido, mas sim um dos elásticos que prendia a tenda ao suporte da bicicleta. O dito elástico atrofiava o retorno do calço de travão, ficando este a tocar no aro após cada travagem. Enfim, continuei a viagem. Praticamente todos com quem falei durante os primeiros quilómetros, diziam que Ndalatando era já ali e que eu ia chegar rápido. O conceito de «ser já ali», incluía mais de 70 kms e um morro de seis quilómetros com nove por cento de inclinação.

Algures no caminho, ouço alguém a gritar: «Pedro!», pensei, ainda agora cheguei e já sabem o meu nome? afinal era o Mário da Eco Tur (tínhamo-nos conhecido via telefone vinte e quatro horas antes). Pusemos a conversa em dia e fui reabastecido com água e coca-colas frescas. Ainda tive direito a ganhar uma toalha de rosto. Obrigado Mário e Helena.

A temperatura ambiente mantinha-se nos 46°C e a falta de sombras fazia com que eu comesse a sentir a camisola a queimar-me a pele das costas. Cheguei a um ponto em que tinha que parar a cada dez minutos para descansar ou para dar dois dedos de conversa com

alguém. Sempre ia conseguindo alguma fruta e bebida, além do momento de distração.

Cheguei ao sopé do Morro do Binda. Assim que avistei a subida do morro e sem que a minha mente comandasse, os pés saíram dos pedais, a bicicleta encostou à berma e da minha boca só saiu um som, que não ousei escrever, para não suscitar escândalo. Fiquei espedado a olhar para a faixa de alcatrão que subia a montanha até perder-se no verde tropical que cobria o morro. Apesar de não avistar o fim do morro, sabia que eram mais ou menos nove quilómetros a subir, a sua maioria a nove por cento de inclinação, numa estrada estreita e perigosa. Enquanto admirava a subida do Morro do Binda, conseguia ouvir ao longe o «roncar» dos motores dos camiões que davam tudo por tudo para conseguirem vencer a força da gravidade.

Quem nunca subiu o Morro de Binda não sabe o que é sofrer. Nem um quilómetro depois de ter iniciado a subida do Morro do Binda, já estava encostado à mini-berma a tentar recuperar a respiração e a ver quando é que falhavam os travões aos pesados que desciam o morro a toda a velocidade. A dada altura, o esforço sobre os pedais, era tal que não ultrapassava os quatro quilómetros por hora. Optei por tentar subir a pé, mas as tangentes que os camiões faziam aos meus alforjes rapidamente fizeram-me desistir do método. Cada vez que parava para respirar era imediatamente coberto por moscas Tzé-Tzé que não me permitiam o repouso devido. Um pouco mais acima avistei um pequeno parque para camiões. Parei e encostei a bicicleta a um calhau. Sentei-me no alcatrão a pensar onde estava metido. Não estava longe do destino. Talvez uns nove quilómetros, mas ainda faltava a segunda metade do morro, o que pelas minhas contas seria mais uma hora a pedalar. Demorei mais quinze minutos até que tivesse a coragem para me sentar na bicicleta novamente. Nem 500 metro mais à frente começou a chover. Tive que procurar um sítio seguro para encostar,

enquanto a chuva ficava cada vez mais intensa. Parei, desmontei um dos alforjes para tirar o impermeável. A bicicleta e toda a sua carga sempre com vontade de seguir pela ravina abaixo. A chuva cada vez mais forte. Errei no alforje. O impermeável estava no alforje do outro lado. Fecha alforje, abre alforje, procura impermeável, a chuva continua, tira impermeável do alforje, a bicicleta a escorregar por todos os lados, veste impermeável, pronto para arrancar e para de chover! Enfim...hoje estou para isto. A coisa boa que a chuva trouxe foi uma bruta descida de temperatura e dos 40°C que rapidamente passou para 26°C e pouco depois para 21°C. Esta descida de temperatura foi fundamental o meu desempenho.

Comecei a pedalar quase como novo e daí até ao topo parei apenas mais uma vez e cheio de força cheguei a Ndalatando, oito horas depois de ter iniciado a viagem do dia. À chegada a Ndalatando conheci o Tata, através do irmão da D. Eugénia, que rapidamente cedeu-me uns metros quadrados do seu armazém para eu montar a tenda e também um local para eu tomar banho.

Tive direito a um fenomenal jantar em casa do Tata, que por ser Sexta-Feira Santa começou com um bom peixe regado com vinho verde. Como peixe não puxa carroça e eu precisava de puxar a bicicleta no dia seguinte, rapidamente passámos aos bifes e aos digestivos. Obrigado Tata.

Paragem na estrada com o Mário e a Helena



Morro do Binda



Acordei como novo. Depois de um bom almoço em casa do Tata, fiz-me à estrada em direção a Lucala. Eram apenas 40 kms que se fizeram sem problemas de maior e pela fresca da tarde.

Lucala era uma pequena vila parcialmente destruída, mas onde ainda era perceptível os tempos de outrora. Como fazia em todos os pontos onde passava a noite, dirigi-me ao posto da polícia para dar a conhecer que tinha chegado e para ser identificado. Assim, sabiam que eu tinha passado por ali, caso acontecesse alguma coisa. Contra os meus princípios, acabei por ficar alojado numa pequena pensão na zona velha da vila.

Segundo o nosso calendário, hoje era Domingo de Páscoa. Mas talvez mais sonante era que hoje, dia 4 de abril, era o «Dia da Paz» em Angola! Comemorava-se o oitavo aniversário do fim do conflito armado que durante tantos anos massacrrou e destruiu este país.

Ia hoje tentar chegar a Malange (135 kms), cidade que dava o nome à província. Ao contrário dos últimos dias, temperatura estava bastante agradável rondando os 26°C. O céu praticamente sempre encoberto fazendo adivinhar que mais cedo ou mais tarde a chuva iria dar um sinal da sua graça...ou talvez não.

O trânsito era praticamente inexistente nesta manhã de domingo, o que me levou a concluir que estavam todos na Missa Pascal.

Pelo caminho ia alimentando-me com o que encontrava, ou seja, bananas. Uns minutos perdidos a negociar a fruta com a vendedora, que quase sempre acabava por dar-me as bananas a custo zero e fazia-me à estrada outra vez.

Era o quinto dia de viagem...e pelo quinto dia apanhava vento de frente que fazia baixar a velocidade média significativamente. Durante horas seguidas o único som que se ouvia era o do vento a roçar o massivo manto verde que se fazia impor na paisagem circundante.

Por vezes lá passava por mim um ou outro ciclista, que no alto do seu orgulho fazia tudo por tudo para me ultrapassar, nem que, uns metros mais à frente, tivesse que se esconder nas ervas para recuperar o fôlego.

Parei em Cacuso para almoçar. De estômago forrado e após uns minutos a passar pelas brasas, segui viagem. Ainda faltavam 75 kms até Malange, o equivalente a quatro horas de viagem. Era o quinto dia que passava em cima da bicicleta e o fino selim começava a deixar moossa no meu corpo. Era cada vez mais frequente ter que pedalar de pé, com o propósito de ativar a circulação sanguínea na parte inferior das nádegas.

Na chegada a Malange procurei pela praça central com o objetivo de beber um refresco e tentar encontrar um lugar para pernoitar. Por incrível que pareça, foi-me mais difícil encontrar um lugar para dormir numa grande cidade como Malange, do que nas pequenas vilas por onde havia passado. Ao fim de um par de horas, acabei por ficar no modesto Hotel Malange onde o rececionista autorizou-me a levar a bicicleta e os seus 30 kgs de tralha para o quarto, sito no 1º andar. Fui jantar ao Restaurante O Marco na avenida principal. Um restaurante tipicamente português onde comi uma feijoada e uma travessa inteira de arroz. Ultimamente tenho andado com bastante apetite. Uma caminhada noturna pela cidade para facilitar a digestão e estava pronto para ir dormir... não sem antes anotar no meu bloco de papel as memórias do dia.

Era segunda-feira de Páscoa (em Angola é feriado), por isso a cidade estava calma e a maioria do comércio estava fechado. Tomei uma coca-cola no hotel Regina onde simpaticamente deixaram-me aceder à internet para atualizar o blogue.

Quando me preparava para iniciar a etapa do dia, encontro-me com uma equipa da TPA (Televisão Pública de Angola), que mostrou interesse em entrevistar-me.



Não sou muito dado a este tipo de protagonismos, mas, neste caso, cedi e lá fomos para a entrevista que decorreu em frente à antiga sede do Sporting. O aparato da bicicleta e das câmeras de televisão atraiu muitos curiosos e alguns jornalistas, de modo, que, depois da entrevista televisiva ainda tive que dar outra entrevista para um jornal e posar para as fotos com a plateia. Despedidas consumadas, fiz-me à estrada com destino a Caculama (52 kms).

A etapa era curta e o dia estava fresco, o que me permitiu pedalar nas calmas e com paragens frequentes para falar com a população local. Mais uma vez, comprei bananas para me alimentar durante o dia, e pela primeira vez desde que cheguei a Angola, deparei-me com dificuldades em comunicar em português com a população. Era uma situação que esperava encontrar mais cedo ou mais tarde. Mas tudo se resolve, a palavra «banana» é universal, quanto ao dinheiro é uma questão do vendedor apontar para a nota que quer e eu aceitar.

Até chegar a Caculama, passei por duas aldeias onde eram bem visíveis os traços de outros tempos, assim como as consequências das décadas de guerra. Numa dessas aldeias, parei para ir a um minimercado e enquanto gozava uns golos de água fresquinha ouvi a frase do dia, proferida por um dos alegres curiosos: «Mas isso é bicicleta ou é moto?», respondi-lhe que era bicicleta, mas como o comentarista não me parecia muito convencido, decidi contra-atacar com uma pergunta: «Onde está o motor?».

À chegada a Caculama, fui recebido pela polícia. Já estavam à minha espera e tinham toda a situação organizada para a minha acomodação e alimentação. Gentilmente ofereceram-me uma arrecadação para guardar a bicicleta, uma bacia com água para tomar banho no quintal e uma pratada de arroz com sardinhas e pepinos, que comi até ao fim. Em troca pela generosidade, dei-lhes a minha lata de feijoadá e dois sumos que havia comprado no minimercado. O serão fazia-se às escuras

no varandim do posto da polícia, quando o Comandante Vicente da Polícia Municipal de Caculama convidou-me a pernoitar em sua casa. Apesar de estar entretido com os meus novos amigos decidi aceitar o honroso convite. Tornei a fazer as malas e pedalei já de noite e escoltado até aos meus novos aposentos. Iria dormir em cama de casal com colchão de molas, o que me parecia excelente para enfrentar a etapa longa do dia seguinte: seria de Caculama até Xá-Muteba.

Tomei o pequeno-almoço em casa do Comandante Vicente, logo após as despedidas, iniciei a pedalada com destino a Xá-Muteba, uma pequena povoação a 125 kms de distância.

Começava a sentir dores no interior das nádegas logo pela manhã, obrigando-me a pedalar em pé com mais frequência. Enquanto pedalava, dava comigo a fazer cálculos mentais para manter a mente ocupada e abstrair-me dos músculos doridos que começavam a incomodar-me. Calculava velocidades médias e previsões de chegada para depois comparar com o GPS (não fosse este cometer algum erro).

Começava a ter uma certa dificuldade para distinguir os dias e quando me questionavam há quantos dias havia saído de Luanda, era-me difícil dar uma resposta concisa, sem ter que fazer contas pelos dedos da mão. Ainda não fiz contas quanto aos quilómetros percorridos, mas quando olho para o mapa de Angola vejo que já completei cerca de um terço do percurso em território Angolano.

Tentei por diversas vezes fazer um balanço dos primeiros dias de viagem, mas creio que não cheguei a grandes conclusões. Continuava a encarar esta viagem como uma coisa «normal», apesar de pedalar num país onde nunca tinha estado antes e apesar de nunca saber onde iria passar a próxima noite. Sentia-me confortável, ambientado e a pedalar como se estivesse em casa. Creio

que a verdadeira aventura iria começar após Saurimo, onde, segundo dizem, acabava a estrada alcatroada.

Os sinais dos anos de guerra eram por seu lado, mais visíveis. Desde aldeias com edifícios completamente destruídos, às carcaças de veículos militares ao longo da estrada, até às inúmeras árvores pintadas a vermelho, sinal de área minada.

Perto da hora do almoço, cruzei o rio Lui que faz de fronteira entre a província de Malange com a da província da Lunda Norte. Esta tarde tive direito a uma pequena perseguição policial devido a não ter parado para ser identificado num dos postos de controlo. Então, uns três ou quatro quilómetros à frente, aparece um polícia de moto ao meu lado a fazer inúmeras perguntas. Todas elas relacionadas com a bicicleta e o meu trajeto. Satisfeita a curiosidade, o agente da autoridade, deu meia volta e regressou ao seu posto. Um minuto mais tarde ouço novamente a mota atrás de mim. Era o mesmo polícia de há pouco. Tinha-se esquecido qual o propósito da «perseguição», ou seja identificar-me. Dei-lhe o nome, a naturalidade, a idade, o nome do pai e da mãe, mas como este provimento de informação foi feito sempre em movimento, duvido que ele se lembrasse de alguma coisa quando chegou ao seu Posto.

À chegada a Xá-Muteba, dirigi-me para o Posto da Polícia para procurar um lugar onde montar a tenda. O Comandante do Posto já tinha sido avisado da minha chegada pelo Comandante Vicente e assim fiquei com a situação de alojamento muito mais facilitada. Passei o serão no Posto a preparar a etapa do dia seguinte. Todos os agentes que ali se encontravam davam a sua colaboração relativamente a distância, melhor lugar para almoçar e lugar para pernoitar, além das elevações que eu iria encontrar até Saurimo.

*Imagem de cima: a abastecer-me no meio da viagem
Imagem de baixo: eu e o Comandante Vicente*







Hoje acordei feliz e dentro da esquadra da polícia municipal. Feliz simplesmente porque era quarta-feira, dia 7 de abril, e fazia uma semana que eu estava na estrada.

Aquando da partida observei no céu distante alguns tons de azul arroxado que me fizeram suspeitar que o dia seria chuvoso. Para que eu pudesse tomar as devidas precauções, decidi aconselhar-me com um homem de idade madura acerca do tempo que iria fazer durante o dia. A informação recebida desta fonte de sapiência popular era que as nuvens iriam passar na outra direção e era mais que certo que não choveria em Xá-Muteba, nem na direção em que eu seguiria. Não sei bem porquê, mas três quilómetros depois de ter saído de Xá-Muteba tinha o impermeável vestido e a bicicleta preparada para atravessar a valente chuvada que já caía sobre mim. Pedalei durante três horas debaixo de uma chuva intensa que me picava a cara e as pontas dos dedos como se fosse alfinetes.

Pela primeira vez tive a sensação de me ter enganado na estrada, apesar de não ter visto nenhum cruzamento ou bifurcação. Havia mais de trinta minutos que não via vivalma e o facto da qualidade da estrada ter piorado significativamente, fazia-me crer que estava a seguir algum tipo de estrada de acesso.

Continuava a chover, agora moderadamente, o que me obrigou a procurar o abrigo da copa de uma árvore para analisar o mapa e tirar algumas dúvidas de localização. O mapa era claro. Havia uma estrada que vinha de Xá-Muteba, e que a dada altura, se dividia na estrada para o Cuango e na estrada para Capenda Camulemba. A questão era simples, pelas minhas contas quilométricas, eu já tinha passado a referida bifurcação. Pela minha memória visual, não havia passado bifurcação nenhuma. Tentava estudar o meu mapa de Angola e orientar-me, ao mesmo tempo que a chuva desbotava a impressão em papel normal. Após alguns segundos a tentar perceber a posição que o GPS me transmitia e a localiza-la no que

ainda restava do mapa, concluí que estava a ir no caminho certo.

Cheguei a Muxinda na hora do almoço, tal como havia planeado na noite anterior. Cruzei a vila toda com alguns populares a correrem para a estrada e gritar palavras de incentivo. Mais tarde vim a saber que a vila já estava avisada: «Vem aí um branco de bina...». Os camionistas que ali passaram durante estes últimos dias já haviam transmitido a informação que vinha alguém de bicicleta desde Luanda. Almocei uma muamba de galinha (sempre funge) no restaurante da vila, sob o constante bombardeamento de perguntas e olhares dos curiosos.

A tarde estava agradável para pedalar. O céu quase sempre encoberto e uma temperatura bastante tolerável facilitavam a progressão do meu andamento.

Cheguei a Capenda Camulenda às 15.20 h, onde fui graciosamente recebido pelos agentes da autoridade. Estavam à minha espera, pois o posto de Xá-Muteba havia tido o cuidado de informar os seus colegas de Capenda que iria passar um ciclista carregado de malas e para dar o apoio necessário, no caso de precisar de lugar seguro para montar a tenda. Seja como for, o meu objetivo era chegar a Xamiquelengue, uma pequena povoação a 45 kms de Capenda. Teria que andar rápido para evitar chegar ao entardecer.

A luz do dia era praticamente inexistente e o receio de encontrar com algum tipo de felino começava a pairar. Estava há pelos menos trinta minutos sem ver ninguém e apesar de estar próximo de Xamiquelengue. Ouvia diversos ruídos oriundos do meio do mato, mas nenhum deles com características alarmantes. A dada altura vejo uma pessoa na estrada e depois de lhe cumprimentar, perguntei-lhe, apenas a título de curiosidade, se havia leões naquela área, a que respondeu: «Aqui não, só mais lá à frente no Moxico». Fiquei bastante mais descansado, pois o «Lá mais à frente» era mais de 300 kms.

Um pouco mais à adiante conheci o Fernando, um

português que trabalhava em Angola e que já sabia da minha chegada a Xamiquelengue, através de um amigo de um amigo, o Loff Sérgio. Informou-me que estava tudo preparado para o meu alojamento e alimentação nas instalações do Tozé Salufuma, onde eu não teria que me preocupar com nada. Fantástico! Só faltava cerca de uma hora a pedalar quase no breu. Apliquei então o farol traseiro na bicicleta e à frente seguia apenas com uma pequena luz de presença, mais para ser visto do que para ver. Seguiu-se uma hora a pedalar cheia de ansiedade e a pensar no jantar que poderia estar à minha espera. Não sabia o que era Xamiquelengue, se uma aldeia, se um cruzamento ou uma rotunda. Sabia apenas que este ponto não vinha no meu mapa por isso podia esperar tudo. O que mais me preocupava era que, com os constantes cortes de energia, eu passasse a povoação no meio do escuro e nem sequer desse por ela. Mas lá ia seguindo com as pupilas dilatadas ao máximo, numa tentativa de aperfeiçoar a minha visão noturna e com os ouvidos bem atentos aos choros das crianças... sim... porque todas as aldeias têm um bebé a chorar algures e isso queria dizer que eu havia chegado.

Ao longe a iluminar o contorno de uma colina, identifiquei um pequeno clarão que oscilava de intensidade. Após uns segundos de observação não conseguia distinguir se era carro, mota, camião ou simplesmente a aldeia ou vila. Ainda estava muito longe do clarão e o facto da intensidade da luz variar ligeiramente, fazia-me suspeitar que fosse algo em movimento. Desejava que não fosse nenhum carro, nem nenhum outro veículo. Queria apenas que a luz se mantivesse constante. Foram uns longos minutos, que pedalei com este cenário à minha frente, quando por fim ouço o som inconfundível de uma barraca de bebidas, com a sua música a altos berros, cheguei!

À entrada em Xamiquelengue deparo com a rua repleta de gente, que cruzava a estrada de um lado para

o outro. A iluminação era feita por pequenas lamparinas a petróleo ou mesmo por lâmpadas com ligações elétricas improvisadas. O som das barracas de bebidas que se amontoavam ao longo da estrada impedia que os transeuntes ouvissem a minha aproximação e por diversas vezes tive que fazer uns desvios súbitos para evitar que alguém ficasse debaixo dos meus rodados. Facilmente dei com a entrada das instalações do Tozé Salufuma e após apresentações fui conduzido aos meus aposentos.

Tinham reservado um anexo com cama e jantar para mim. Que mais poderia pedir? Após um banho a balde delicieei-me com uma pratada de carne, arroz e batata. O meu apetite voraz começava-me a deixar incomodado e embaraçado. Há dias que comia tudo o que me punham à frente. Desta vez não foi exceção, comi e repeti. Rapei a travessa e quase que fui buscar comida à travessa do vizinho. Acho que estou a engordar! Obrigado a toda a Equipa da Sinergia e do Tozé Salufuma de Xamiquelengue pela hospedagem e alimentação.



No complexo do Tozé Salufuma fui dos primeiros a vir cá para fora e agradecer o dia que nos cumprimentava com os seus primeiros raios de luz. Aproveitei o sossego matinal para dar uma caminhada pelo átrio e pedir às cozinheiras para prepararem um pequeno-almoço substancial. Sentia a pernas doridas e o corpo um pouco cansado, mas a vontade de arrancar para Cacolo era enorme. Eram pouco mais de 100 kms, que com um pouco de sorte não levantariam grandes problemas.

Antes da partida, fui convidado pela gerência local a conhecer as instalações da loja do Tozé Salufuma. Achei que seria uma boa oportunidade para repor os meus stocks de géneros alimentares. Enquanto selecionava os pacotes de bolachas e as latas de feijoada para comprar, ouvi o Carlitos (parte da gerência) a dizer: «Pode levar o que quiser, é por conta da casa». A única imagem que me veio à cabeça, nessa altura, era eu a sair da loja com um carrinho de mão carregado com chouriços, latas de conserva, bolachas e refrigerantes. No entanto fiquei-me pelos modestos três pacotes de bolachas de chocolate, duas coca-colas, uma feijoada enlatada, garrafas de água e latinhas de leite condensado.

O tempo estava a passar rápido e eu tinha que apressar-me caso quisesse chegar de dia a Cacolo. Agradei a hospitalidade à gerência de Xamiquelengue (Benedito e Carlitos) e a toda a restante equipa pelo fantástico acolhimento. Estava na hora de partir.

O vento estava de frente, como sempre. Segueia animado e motivado pelo meio de uma paisagem de vegetação alta ao som do meu iPod. Pouco trânsito, o dia estava fresco, as pernas estavam a corresponder bem e as médias estavam dentro dos parâmetros que havia traçado para o dia de hoje.

Sempre que passava por uma ponte, aproveitava para parar e presenciar as águas do rio. Por vezes era cor de barro, sinal que havia chovido a montante. Por

outras vezes, era completamente transparente onde podia observar o fundo e onde nas margens se lavava a roupa, a loiça ou até mesmo o corpo. Por outras vezes era apenas um misto de rápidos artificiais consequentes das ruínas das pontes de cimento que jaziam no fundo do rio, resultado das décadas de guerra.

Pela segunda vez fui acolhido nas instalações do Tozé Salufuma, desta vez em Xinje. Depois de um estômago cheio e uns minutos de relax sentado debaixo de uma árvore, rumei em direção a Cacolo.

Foi nos meados das tarde, que reparei o quanto dormente estava o meu corpo. Eu estava a pedalar há nove dias consecutivos, a uma média de seis horas por dia. O meu corpo estava cansado e eu tinha que passar uns dias a descansar! Esses dias seriam em Saurimo, depois da etapa do dia seguinte.

De repente, e apesar do céu a minha frente estar relativamente limpo, começou a chover com intensidade. Procurei onde estava a nuvem causadora de tal dilúvio (mesmo em cima da minha cabeça) e tentei estudar em que direção esta ia. Não cheguei a conclusão nenhuma, mas como a chuva era tanta, decidi parar e vestir o meu impermeável. Já escorria água por todos os lados e as malas começavam a deixar passar água para o seu interior quando concluí a operação de impermeabilização da bagagem. Nem cinco minutos depois para de chover e logo a seguir vem um sol abrasador que fazia o alcatrão fumer. Decidi parar e retirar todas as capas impermeáveis para secar não só a minha roupa como também as malas que tinham ficado molhadas. Iniciei a pedalada, mais uma vez, numa tentativa de recuperar o tempo perdido, mas ainda nem tinha aquecido o selim quando caiu a segunda tromba de água em dez minutos. Mais uma vez, encostei à berma e iniciei o ritual. Tira impermeável da bagagem, veste impermeável, tira capas impermeáveis para as malas, aplica capas, verifica se não vão raspar na roda ou rasgar-se em algum parafuso, segura a bicicleta



mais os seus 30 kgs, torna a verificar tudo outra vez... início da pedalada... parou de chover, abriu o céu e fez-se sol. Apeteceu-me arrancar os impermeáveis à dentada, mas mantive-me calmo e sereno e pus-me a analisar quais as causas destas inconstantes condições meteorológicas. A razão era simples, ao contrário do que eu esperava, a tempestade estava atrás de mim e não à minha frente. Decidi manter-me equipado para a chuva e prossegui em direção ao meu destino. Até à chegada a Cacolo os únicos pingos que caíram no alcatrão incandescente, foram os pingos de suor que escorriam da minha testa e se despediam de mim no meu queixo.

À chegada a Cacolo, foi mais uma vez identificado no posto da polícia. Mais uma vez iria pernoitar nas instalações do Tozé Salufuma. Tive direito a um quarto num anexo com cama e casa de banho privativa com chuveiro.

À hora de jantar, senti-me mais uma vez um leão faminto que só consegue ver a comida à frente dos olhos, sem se importar com o que se passa em redor. Não posso dizer que comi duas tigelas de sopa, porque as mesmas foram engolidas de uma vez só. Não vou comentar o que aconteceu à travessa dos bifes, nem à panela do arroz, nem mesmo a caixa plástica completamente cheia de rodela de ananás docinho e fresco. Acho que tenho que começar a controlar-me ou a comer qualquer coisa antes de me sentar à mesa, para não passar vergonhas.

Era sexta-feira, dia 9 de abril, décimo dia de viagem. Apenas 142 kms e talvez oito horas me separavam de Saurimo, o primeiro ponto onde tinha planeado descansar. Aproveitei a simpatia do cozinheiro da Sinergia para pedir um pequeno-almoço substancial, iria precisar do máximo de energia para chegar a Saurimo. Esta era a etapa mais longa desde o início da viagem e eu sentia as

pernas a fraquejar mesmo antes de me colocar em cima da bicicleta.

Arranquei perto das 8.00 h. Os primeiros metros foram passados a estudar a meteorologia local. O céu estava a escurecer e o vento estava a levantar, o que fazia suspeitar que eu ainda iria usar o impermeável hoje.

Com a proximidade a Saurimo parecia que as aldeias brotavam ao longo da estrada, talvez espaçadas de 10 a 15 kms. Por volta das 9.30 h passei a ponte sobre o rio Cuilo. Mais uma ponte destruída pela guerra e agora em reconstrução. Dizia a regra que em cada vale existe um rio, em cada rio existe uma aldeia e nesse rio há sempre alguém a lavar a roupa, a lavar a loiça ou mesmo a tomar banho. Até agora não tinha havido exceções, à falta de água canalizada, as pessoas fazem as suas lides de casa no rio. Muitas das vezes os usuários das margens do rio nem sequer davam pela minha passagem, ou quando se apercebiam, já era tarde. Eu já tinha passado. No entanto, nas aldeias a situação não funcionava desta maneira. Bastava que uma criança soltasse o mote sobre o branco que passava de bicicleta, para que dezenas de outros miúdos aparecessem de todos os cantos, a correr para a estrada numa tentativa de acompanhar-me o mais que podiam. Corriam descalços sobre o alcatrão mais depressa que algumas vez eu correria com as melhores sapatilhas e gritavam: «Chinês, chinês, chinês...». Nunca entendi o porquê de me chamarem chinês. Será que só os chineses é que andam de bicicleta? Ou será devido aos óculos escuros que não lhes permitem ver que eu não tenho os olhos rasgados? A comunicação com esta nova geração era um pouco complicada. Não era comum encontrar quem falasse português. Apenas os mais crescidos é que soltavam algumas palavras, os restantes falavam o dialeto local.

A paisagem mudara ligeiramente. Deixava de estar em zonas predominantemente de mato, para passar a estar em zonas onde prevalecia a savana. Era uma paisagem algo

semelhante ao nosso Alentejo em época de chuva, ou às paisagens do National Geographic com as suas manadas de búfalos e com leões sempre presentes. Pessoalmente optei pela primeira comparação.

Meditava sobre qual o trajeto a seguir após Saurimo. Todas as opiniões que eu escutara até hoje eram que a estrada para Luena estava intransponível e que a solução seria ir à volta pelo Luau. A acrescentar às condições da estrada (que não me faziam grande confusão), teria o fator «vida selvagem» e por isto entenda-se...leões. Mas enfim, a busca da melhor alternativa para entrar na Zâmbia seria algo que iria certamente ocupar-me em Saurimo. No meio das minhas navegações espirituais concluí que a viagem até Saurimo tinha sido bastante acessível e fácil. Nunca tive nenhum tipo de problema, andava bem alimentado, nunca precisei de cozinhar, tinha tomado banho todos os dias e dormira sempre em lugares seguros, as pessoas eram simpáticas e hospitaleiras. De Saurimo para a frente é que iria dar que falar. Pouca gente tinha circulado na estrada de Saurimo para Luena e praticamente ninguém havia seguido para sudoeste de Luena. As informações sobre o provável ponto de entrada na Zâmbia eram muito escassas, o que despertava ainda mais a minha curiosidade de lá chegar. O único receio que tinha era o tal fator denominado por «vida selvagem». De resto tudo se resolveria. Não tenho quem tire fotografias à minha viagem, por isso acho que estou a ficar profissional em tirar autofotos, mesmo estando em cima da bicicleta.

Os dez dias a pedalar em Angola permitiam-me fazer uma pré-avaliação de Angola e do seu povo. Angola é um país em reconstrução depois de décadas de guerra. É bem visível o esforço do governo, e dos angolanos em geral, para levantar o país e implementar condições ao melhor nível. O povo é simpático e acolhedor, principalmente fora dos centros urbanos e em faixas etárias acima dos 50 anos de idade. Estão sempre disponíveis em colaborar com informações, demonstravam nos seus sorrisos

e nos seus olhos o orgulho de ver um português de bicicleta a passar pela aldeia deles. Contavam histórias do antigamente, faziam mil e uma perguntas sobre o motor da bicicleta e se este era a gasolina ou a diesel, e eu respondia que era a funge, bananas e bolachas de chocolate. Questionavam inúmeras vezes quantos pneus havia utilizado de Luanda até agora e esbugalhavam os olhos acompanhado de um «Xiiiiiiiiii!!!!» quando eu lhes dizia que ainda eram os pneus originais. Alguns já me tinham visto na TPA e orgulhosamente respondiam na minha vez às questões levantadas pelos restantes, mesmo quando não sabiam a resposta. As autoridades apoiavam sempre com as melhores sugestões e palavras de apoio. De um modo geral eu sentia que havia um orgulho nos angolanos em demonstrar que o seu país era seguro e que os tempos de guerra faziam parte do passado. Para isso, nada melhor que um estrangeiro passar sozinho de bicicleta pelas estradas do interior do país, onde a guerra havia sido mais sentida.

Em Saurimo, rapidamente fiquei rodeado de motorizadas que acompanharam-me a apitar sinfonias com as suas sirenes automáticas, tipo cortejo de casamento. Pelos vistos já estavam avisados da minha chegada, ou através da rádio ou através de outros automobilistas.

Dirigi-me para as instalações da Toyota em Saurimo, propriedade também do Tozé Salufuma.

Estatisticamente falando é intuitivo concluir que a viagem corria-me pelo melhor. Tinha tido acesso diário às comodidades básicas e não podia queixar-me de maneira nenhuma de falta de apoio e/ou hospitalidade. Agora era tempo para repousar as pernas e passar uns dias em Saurimo a recolher informações para a nova fase do trajeto em território angolano e qual a fronteira de entrada na Zâmbia.



FASE II



Saurimo-Caiaza-Dala-Luena



Os dias passados em Saurimo serviram para o relax físico e para a recuperação muscular. Não poderei dizer que serviu para desconstrair a mente, pois estes dias foram passados num remoinho anímico numa tentativa de usufruir ao máximo das condições disponíveis nas instalações da Toyota Saurimo. Queria estar na internet a receber e enviar emails, pretendia atualizar o blogue, queria implementar uma série de funcionalidades no mesmo, queria atualizar os percursos efetuados no GPS, queria estudar as rotas possíveis para a Zâmbia, queria ver o Google Earth, queria fazer mil e uma coisas que eram impossíveis de fazer nas pequenas vilas ou cidades. O tempo voava e nada parecia estar concluído, principalmente o ponto mais importante: que direção seguir após Saurimo?

Durante o fim de semana fui convidado a visitar o estaleiro da Mota-Engil em Murrige, onde encontrei alguns velhos amigos. Tive a oportunidade ouvir várias opiniões acerca das possíveis rotas para Luena ou para a Zâmbia, inclusive a do diretor Rafael da delegação de Saurimo do Instituto Nacional de Estradas de Angola. De uma maneira geral o problema punha-se da seguinte maneira:

Primeira hipótese: de Saurimo a Luena (267 kms) e depois em direção a Lumbala N'guimbo (350kms) onde passaria a fronteira. Havia gente que dizia que a estrada de Saurimo para Luena era muito difícil ou até mesmo insuperável para bicicleta. De Luena para Lumbala N'Guimbo ninguém conhecia concretamente o estado da via ou mesmo se esta existia. Falava-se da estrada para Lumbala N'Guimbo como de um Cabo das Tormentas terrestre com o seu Adamastor do Mato escondido algures...mas em vez das sereias tinha leões.

Segunda hipótese: de Saurimo para Muconda, em seguida para Cazage e Luena. O resto do percurso seria via Lumbala N'guimbo. Esta alternativa era só para evitar a péssima estrada de Saurimo para Luena, obrigando-me

a fazer mais uns 100 kms e a passar a escassos metros do parque da Cameia...que tem leões.

Terceira hipótese: também de Saurimo para Muconda, mas desta vez em direção ao Luau (onde a estrada estava em muito boas condições) para depois seguir em direção ao Cazombo e entrar na Zâmbia por Calunda. Este trajeto tinha a particularidade de eu fazer cerca de 300 kms de picada a contornar a fronteira do Congo e de passar também em zonas de leões. Qual dos três trajetos possíveis, o pior?

Todos eles tinham no mínimo 200 kms de picada e todos eles passavam zonas de leões, e um deles passava perto do Congo. A adicionar a estes fatores, nenhum dos trajetos tinha cobertura de rede móvel. Somente na cidade de Luena. A questão dos 200 kms de picada era bem suportada, mas não com a possibilidade eminente de me encontrar com um felino. As opiniões das pessoas dividiam-se neste ponto. Uns diziam que não havia leões até Luena, mas que depois e até Lumbala N'Guimbo era a zona deles. Outros diziam que os Leões andavam a atacar naquela zona, tendo sido morto um leão perto de Muconda há dois dias atrás. Outros ainda diziam que havia leões sim, mas que não atacavam durante o dia. Só ao amanhecer e depois ao entardecer. Era uma questão de eu pedalar de dia.

Parecia um tolo no meio da ponte. Se ia por um lado, porque não tinha leões, então iria apanha-los seguramente na segunda fase do trajeto. Se ia pelo outro lado, apanhava os leões na primeira metade do trajeto e depois apanhava os congoleses na segunda metade. Havia quem dissesse que nunca tivesse visto um leão por essas paragens. Uma coisa era certa, há dois dias atrás mataram um leão que andava a fazer distúrbio nas aldeias e além disso quem viaja de carro não tem que se preocupar com leões nem onças. Mas quem viaja de bicicleta com 30 kgs de tralha tem que se preocupar com estas questões. Ainda mais quando é do conhecimento geral que esta bicharada ataca

pelas costas diretos ao pescoço. Se ao menos atacassem de frente, eu ainda teria tempo para tirar umas fotografias.

Passei horas a calcular distâncias e a procurar saber se havia aldeias ao longo da estrada onde pudesse pernoitar, para as três rotas possíveis. Ao fim de algum tempo cansei-me de tanta indecisão e de tantas opiniões diferentes. Lembrei-me que duas semanas atrás quando estava ainda em Luanda passei por um momento como este. Ouvi tanta opinião que acabei completamente baralhado. Nessa altura desliguei-me de todos os pareceres e decidi avançar pelo trajeto que havia planeado dois meses antes e a 7.000 kms de distância. Agora a solução não seria diferente, iria seguir pelo trajeto que planeei.

Graças à minha cabeça dura o percurso que havia planeado, seria o percurso que iria fazer. Possivelmente não escolhi o trajeto mais agradável ou o trajeto mais fácil, mas foi o trajeto que escolhi.

Agarrei-me novamente aos mapas e ao Google Earth. Tracei objetivos, etapas e locais para dormir. O método a utilizar seria muito simples... pedalar até Luena onde a probabilidade de encontrar leões parecia ser reduzida. Uma vez em Luena, procuraria informações com o pessoal local acerca da condição e segurança da estrada. Se por razões óbvias tivesse que saltar para um camião e seguir viagem até à fronteira, então isso seria feito.

Agradeço à Raquel, ao Paulo Matos e ao Loff Sérgio por terem ajudado na coleta de opiniões e por terem aturado as minhas fobias a felinos de grande porte que só atacam pelas costas.

Mantinha a decisão de seguir pelo meu trajeto original. Saurimo, Caiaza, Dala e Luena, com uma previsão de quatro a cinco dias para fazer o 267 kms. Era uma zona relativamente isolada e com a estrada em péssimo estado. A cobertura de rede de telemóvel, segundo diziam, era inexistente em todo o percurso até

Luena. Era altura de preparar a bagagem e seguir em frente. Estava preparado e ansioso por enfrentar a nova fase da minha viagem. Tinha a cabeça cheia de dúvidas geográficas. Não sabia se conseguiria chegar aos destinos planeados devido à condição da estrada. Falava-se que os camiões demoravam cinco dias a fazer os 267 kms, o que para mim era bastante bom. Mais coisa menos coisa era o tempo que eu necessitava para chegar a Luena, e assim teria sempre um motor a roncar perto de mim para afastar a fauna indesejada.

Antes de partir preparei na oficina da Toyota um utensílio para cortar lenha para a fogueira, mas com um design tipo «Shaka-Zulu». Arranjei uma fralda de pano para fazer de bainha e amarrei-o mesmo por de trás do selim da bicicleta. Passei cerca de uma hora e meia em despedidas com o pessoal que me apoio durante estes últimos dias, a gerência da Toyota Saurimo e a direção de obra da Mota-Engil em Saurimo. Deixei Saurimo à 10.30 h em direção a Luena.

15 kms depois de ter iniciado a etapa, já estava parado outra vez. Desta vez, encostado à berma com um pneu furado. Ainda não tinha saído de cima da bicicleta, já estavam cinco jovens ao meu lado prontos para ajudar. Seguiam-me nas suas motorizadas desde Saurimo. Entre mudar a câmara de ar e os minutos de conversa com os meus ajudantes, perdi cerca de uma hora. Agora não podia permitir mais nenhum atraso, corria o risco de chegar a Caiaza de noite. Para todos os efeitos eu estava cerca de 7°00' (ou 750 kms) para Este de Luanda, o que traduzia-se no seguinte: O Sol nascia mais cedo mas também escurecia mais cedo, de maneira que às 18.30 h era noite cerrada.

Seguia pedalando descansado e sem pensar muito num possível encontro com a fauna local. Nas pequenas aldeias, por onde passava, era bombardeado com perguntas sobre a minha viagem. Após cada resposta, aproveitava para contra-atacar com algumas questões

de foro logístico: «Esta estrada tem leões?». O feedback não podia ser mais tranquilizante: «Nada...aqui não há leões... só mais lá à frente!». O «Só mais lá à frente!» era exatamente para onde eu me dirigia, mais lá para a frente. Nunca consegui compreender muito bem qual o conceito de distância do «Só mais lá à frente...», mas não me saía da cabeça que o leão era como o português, não se importava de fazer 100 kms só para ir almoçar bem.

Cerca de 40 kms depois da saída de Saurimo, acabava a estrada de alcatrão e começava a picada que me levaria a Luenja. Os primeiros quilómetros da estrada de terra batida, não me incomodaram muito, pois conseguia manter aproximadamente a mesma velocidade média. Mas depois de alguns quilómetros a picada deixou de ser picada para passar a ser um campo de obstáculos. Havia grandes poças de lama, zonas com pedras de arestas cortantes e também buracos tão fundos que se a roda da bicicleta lá entrasse de certeza que eu acabava com as costas no chão.

Cheguei a Caiaza às 15.30 h. Parei na cantina que tinha o mesmo nome da aldeia para fazer algumas consultas e avaliar se valia a pena seguir para a próxima vila. Alguns populares tentaram encorajar-me a seguir até à aldeia seguinte, Luachimo, dizendo que a estrada estava boa e que era «Já ali...», mas eu sabia que a noção de ser «Já ali...» eram mais 45 kms e por isso achei por bem pernoitar em Caiaza e não arriscar a pedalar à noite.

Passei o resto da tarde a recolher informações. Estava coberto com o pó da estrada dos pés à cabeça. Tinha pó em todos os lados de modo que cada vez que bebia água sentia os grãos de terra a remoinharem dentro da minha boca.

Logo no dia em que eu cheguei mais sujo ao destino, que não havia água para eu tomar banho. Eu estava com uma tonalidade de terra barrenta o que levou algumas pessoas a chamarem-me de mulato. Tive que lhes mostrar a cor original dos braços por debaixo das mangas da

camisola para fazer-lhes crer que não havia nenhum mulato.

Jantei na cantina Caiaza uma pratada do saudoso funge e no mesmo local montei a minha tenda. Iria dormir dentro da cantina para estar mais à vontade. Aparentemente a esta cantina tinha as duas únicas lâmpadas de toda a aldeia, uma dentro e outra fora da cantina, o que permitiu-me escrever estas linhas sem ter que servir-me a minha lanterna. No dia seguinte tentaria chegar a Dala. Eram apenas 90 kms, mas segundo os camionistas com quem contactei na Cantina, eram bem difíceis...o pior ainda estava para vir...

Hoje era quarta-feira 14 de abril e fazia duas semanas que havia iniciado a minha viagem de bicicleta. Contrariamente à quarta passada, hoje não acordei assim tão feliz, basicamente devido a duas razões: A primeira razão, foi que passei a noite com dores de garganta e sempre a fungar do nariz, a segunda razão, foram os ratos que não deixaram dormir. Ontem à noite, assim que se deixou de ouvir barulho na cantina, os ratos invadiram o local em busca de alimento. Apesar de estar dentro na minha tenda, ouvia a correria no chão e sobre as prateleiras. Ouvia-os a mexer nos sacos plásticos, onde provavelmente estaria o pão que eu iria comer no pequeno-almoço. Ouvia o retinir dos talheres que cediam sob o peso das pequenas criaturas. Distinguia o corre-corre para a frente e para trás. Por acaso, costumo deixar sempre as malas da bicicleta fechadas e o restante das coisas estavam em cima de um pilha de cadeiras plásticas. Neste ponto estava descansado. A bicharada nunca ia lá chegar. Acho que nunca desejei tanto ter um gato comigo. Estava prestes a pôr os tampões nos ouvidos para que conseguisse abstrair-me da barulheira e adormecer, quando sinto um atrevido a querer enfiar-me debaixo da tenda. Calmamente abanei um pouco a estrutura da tenda para assustar o bicho. Resultou, mas agora não podia pôr



os tampões nos ouvidos. Se houvesse um contra-ataque poderia acontecer que os ratos roessem o chão da tenda e entrassem. Passei o resto da noite de sentinela a repelir aqueles que se aproximavam da tenda. Não só os que ficavam pelas extremidades da tenda, como também os que se enfiavam debaixo desta. A última coisa que eu queria era adormecer e rolar sobre um dos ratos com personalidade de mineiro.

Às 5.30 h a tenda já estava empacotada e em cima da bicicleta. Tomei um pequeno almoço de funge com restos da carne de ontem e parti para Dala às 6.40 h.

A estrada continuava em péssimo estado, o que iria fazer com que os 95 kms até Dala parecessem uma eternidade. Ainda mais que as dores de garganta e a ligeira dor de cabeça permaneciam. Não sei se esta irritação da garganta era originada pelo pó que «comi» ontem ou se era originada pela descida de temperatura.

A condição da estrada exigia bastante cuidado não só para evitar cortar algum pneu nas inúmeras reparações feitas com cascalho solto, como também para poupar os suportes que sustinham os 30 kgs de carga à bicicleta.

Em muitas ocasiões optava por seguir pela berma, pois com a sua fina camada de areia amortecia as irregularidades da estrada, no entanto, exigia mais das pernas. Os camiões do empreiteiro chinês continuavam a passar a toda a velocidade sem se importarem com o pó que levantavam. Cada vez que passava um camião eu era obrigado a parar a bicicleta, pôr água nos olhos e bocejar um pouco de água para lavar a boca. Por vezes apetecia-me fazer parar um dos motoristas chineses, abrir-lhe bem os olhos e perguntar-lhe se por acaso ele não me tinha visto de bicicleta na estrada. Passava agora longos períodos sem ver viva-almá, entretanto, mais cedo ou mais tarde, cruzava-me sempre com alguém de mota, de bicicleta ou mesmo a pé, o que auxiliava a abstrair-me da questão «Leão».

Cheguei à aldeia de Luachimo às 10.30 h da manhã, o

que encarava como sendo bastante bom. Para trás ficaram 50 kms de picada e saltos em quatro horas de viagem. Se continuasse assim, poderia chegar a Dala no início da tarde. Tentei almoçar na única cantina de Luachimo, mas esta cantina há muito que deixara de confeccionar refeições, nem mesmo funge, sendo apenas um posto de comércio tradicional. Ainda pensei em comprar um pacote de esparguete e preparar o meu almoço, mas esta solução roubar-me-ia muito tempo. Optei por algo mais rápido. Comprei cinco bananas e três tomates que acompanhados por uma lata de leite condensado e duas bolachas de chocolate fizeram a delícia do dia.

Antes de sair de Luachimo sondei uma vez mais a existência de leões na área: «Aqui não... só mais lá à frente...» era a resposta que constantemente recebia das gentes locais. Segui viagem com o iPod a tocar baixinho, de modo a permitir ouvir os sons provindos do mato. O vento, sempre em sentido inverso ao meu, não fazia grande transtorno devido à baixa velocidade que a estrada permitia rolar.

A estrada continuava em péssimo estado, mas desta vez era possível encontrar vestígios de alcatrão que permitiam-me recuperar tempo. No entanto, logo a seguir estava novamente com mais um troço de pedras, buracos e areia pela frente.

Pouco passava das 14.00 h quando cheguei a Dala. Deparo-me com dezenas de jovens a brincar no rio e uma grande algazarra e berraria na margem. Era o Dia da Juventude e todas as crianças de Dala e arredores estavam numa festa nas margens do rio Tchihumbue.

Enquanto me dirigia para a pensão, era seguido por um entusiástico grupo de crianças que desertara da festa da juventude. A pensão era propriedade do sr. Rafael Diretor do INEA Saurimo (com quem tinha almoçado no sábado anterior) e onde o alojamento com direito a alimentação eram gentilmente assumidos pela Mota-Engil de Saurimo, obrigado Paulo.



Assim que o meu corpo arrefeceu do esforço físico, comecei a sentir-me doente outra vez. O nariz entupiu em segundos e a cabeça começou a ficar pesada. Enquanto preparavam o meu almoço na hospedaria Tchihumbue, tomei um Red Bull para repor os níveis energéticos. Almocei uma omeleta gigante e fui visitar as quedas de água de Dala, onde, numa das margens, permaneciam os restos de uma barragem inacabada construída pelos cubanos décadas antes. A barragem encontrava-se completamente ao lado das quedas de água, não afetando a sua beleza natural e onde se poderia retirar um elevado rendimento hidroelétrico para a população local. Ao que me informaram, o governo angolano estava a estudar a hipótese de reabilitar e concluir a construção da barragem.

Amanhã vou tentar chegar a Luena. São mais 100 kms, só que pelos vistos em piores condições do que aqueles que havia feito hoje.

Acordei ensopado em suor e com o corpo diretamente num colchão. A transpiração era bom sinal, sinal que a febre abandonara o meu corpo durante a noite.

Às 5.30 h já estava nas traseiras da cozinha a explicar à cozinheira que queria uma omeleta para pequeno-almoço e que comia também o macarrão que sobrou da noite anterior. Necessitava de sair o mais cedo possível, pois não sabia o que esperar da restante da estrada até Luena. Eram as 6.10 h quando reparo que a cozinheira airoosamente deixou o seu local de trabalho e foi ao mercado. Pouco depois, regressa com os ovos para fazer a omeleta, que encomendei 40 minutos antes, mas este atraso ainda não era suficiente. Demorou outros 40 minutos até ter a omeleta pronta. Afinal o que eram 80 minutos de atraso num dia que seria passado a pedalar? A única questão era saber se conseguiria chegar a Luena com luz do dia, ou se chegaria no crepúsculo e artificialmente iluminado.

Principiei a pedalada às 7.20 h. A estrada, com a sua

característica cor avermelhada, enobrecida pelo contraste com o azul do céu e com o verde do mato, convidada à automotivação. Conseguia manter uma boa velocidade média, mas de nada me adiantava em termos de média geral. Cada vez que me entusiasmava a imputar binário nos pedais, acabava sempre por acertar em cheio num ou mais buracos que faziam os alforjes saltarem fora dos suportes. Em todos saltos, lombas, buracos, etc., sentia a roda de trás a pinchar tipo bola de basket, originado pelo elevado peso da carga e pela alta pressão do pneu.

Era cada vez mais raro cruzar-me com alguém na estrada, mas aqui ou ali aparecia sempre alguma pessoa a carregar lenha ou a pé com a sua bicicleta. Avistava por vezes algumas cabras domésticas na berma da estrada, sinal que apesar de eu estar próximo da reserva da Cameia, não haveria leões por perto. Despertava em mim a curiosidade de conhecer a cidade que estava para lá desta via interminável e que por estar tempo seco permitia os veículos chegarem ao destino em apenas um dia. A cidade era Luena, capital da Província do Moxico.

Não tinha iPod para dopar-me com música e o cenário constante da paisagem em pouco me impressionava. Quando tinha que transpor algum rio, perdia agora mais tempo a contemplar as suas águas translúcidas onde as pontes de betão repousavam eternamente no fundo das mesmas. Apreciava o lençol esverdeado tecido a capim que inundava as margens do rio, enquanto na realidade eram as águas do rio que invadiam os campos de capim, deixando apenas as pontas a deliciar-se com a luz solar.

Cheguei a Camanongue perto das 11.00 h. Uma pequena vila com estradas em pedra e areia, mas onde existia rede de telemóvel e alguns edifícios governamentais com boa aparência. Estava exausto, dorido e cheio de sede. Procurei por um lugar onde pudesse comer algo e saciar a aridez da minha garganta com uma bebida fresca e doce. Já quase à saída da vila encontrei um único local com o nome de cantina, mas não servia

refeições. Sentei-me numa cadeira, oferecida pela dona da cantina, e deliciei-me com uma coca-cola servida quase à temperatura ambiente. Várias crianças e curiosos vinham de todos os lados para ver quem era o branco que chegara à vila de bicicleta. Respondia, pela milésima vez, que a bicicleta não tinha motor, que os pneus eram os mesmos desde Luanda e que tinha demorado 10 dias de Luanda a Saurimo.

Durante o meu momento de pseudo-relax, surge do meio do grupo de curiosos um indivíduo, de uns 45 anos, que se preparava para sentar-se ao meu lado, não sem antes sussurrar com um sorriso imbecil que me tinha visto a descer de um camião antes da Vila. Por momentos o meu carácter alterou-se, as pupilas dilataram e as veias brotaram das têmporas. Numa tentativa de controlar a brutalidade das palavras que seriam cuspidas pela minha boca, limitei-me a lançar-lhe um olhar mergulhado num silêncio quase eterno, que lhe trespassou e removeu a mais profunda das suas entranhas, de modo, que o indivíduo nem aqueceu o lugar da cadeira. Em poucos segundos levantou-se, despediu-se e desapareceu pela estrada fora.

Depois de Camanongue e com o aproximar de Luena, a estrada ficava cada vez pior e mais dura. Mantinha os meus braços e ombros ocupados em segurar o guiador da bicicleta e a desviar-me das pedras cortantes que cobriam toda a largura da estrada.

Por vezes as pedras davam lugar a zonas de areia, mas sinceramente qual delas a pior. A bicicleta simplesmente não andava na areia e por vezes era tão difícil de controlar, que algumas ocasiões quase acabei no chão. Foi num destes troços de pedra que vejo uma pick-up Mitsubishi verde escura a vir em sentido contrário. A estrada estava danificada nos lados, por isso só passava um de cada vez. Com o aproximar da carrinha quase que consegui ler nos lábios do condutor: «Pô cara! Qué que aquele branco tá fazendo aqui sozinho?». Era o Max Pimentel, um arquiteto brasileiro que trabalhava em Luena e dirigia-se

para Camanongue. Conversámos um pouco no meio do mato e trocámos contactos. Ofereceu-se para me ajudar no que for preciso e combinámos encontrarmo-nos em Luena no dia seguinte.

Continuei a pedalada numa via cada vez mais atribulada. Parecia que esta estrada tinha as quatro estações do todo-o-terreno. Pedra, areia, lama e buracos...tudo isto nos 100 kms do dia. Captava a atenção dos habitantes das aldeias por onde passava, principalmente das crianças que descalças corriam ao meu lado por cima da areia e das pedras como se nada fosse. O baixo ritmo que a estrada me permitia seguir, possibilitava que a criançada me acompanhasse durante bastante tempo. De nada valia eu dizer-lhes para voltarem para a sala de aula porque não falavam português e assim continuavam a correr ao meu lado até que as suas pequenas pernas acusassem a fadiga.

Nove horas e vinte minutos, após ter saído de Dala, cheguei a Luena. Era perto das 16.30 h. Incrivelmente dou de caras com a cidade que mais me impressionara desde a minha saída de Luanda. Depois de 267 kms deparo-me com uma cidade bem organizada e com notórios sinais de reconstrução e recuperação. Era como um oásis depois de uma travessia no deserto. As ruas estavam organizadas em paralelas e perpendiculares e todas elas possuíam árvores plantadas nos passeios. As avenidas eram divididas por um passadiço central também este com árvores. As praças e pracinhas com os seus jardins arranjados estavam um pouco por toda a parte. Em todas as ruas havia casas e prédios com linhas arquitetónicas de outros tempos. Descia deslumbrado pela avenida abaixo. Passei o edifício da polícia, o cine Luena e a igreja em reconstrução. De repente deparo com uma viatura ao meu lado a apitar e a pedir para eu parar. Eram os repórteres da Rádio Moxico que queriam que eu facultasse uma entrevista. Após a entrevista, dirigi-me à pensão do César onde iria passar a primeira noite. Tinha conseguido um preço especial para o alojamento devido a

um colega de Saurimo (Jorge Nobre). Depois de instalado e de um bom banho fui procurar onde jantar. Tarefa difícil, pois não havia tascos abertos apesar de ainda ser cedo. Após alguma pesquisa encontro um local aberto, mas onde a antipatia e o desprezo do jovem que estava a servir, fizeram-me comer um hambúrguer no pão e ir-me embora. Havia contactado o Max. Amanhã mudar-me-ia para sua casa, pois necessitava de permanecer em Luena uns dias para preparar as próximas etapas.

Os dias passados em Luena tinham três objetivos principais:

Preparar as próximas etapas da viagem, descansar as pernas e o corpo e reversionar a bicicleta.

A preparação da viagem assentava em algumas incógnitas tipo «pescadinha de rabo na boca», mas de fácil exposição e resolução. Seriam cerca de 360 kms até Lumbala N'Guimbo e talvez mais 70 kms até ao Posto Fronteiriço de Mossuma. Tudo dependeria do estado da estrada e das populações existentes ao longo do percurso, para que pudesse efetuar um cálculo dos dias necessários para chegar a Lumbala N'Guimbo.

Dirigi-me ao Posto da Polícia Municipal de Luena para consultar a opinião do comandante Vitorino acerca do estado e segurança da estrada. Uns diziam que os leões estavam «Lá mais à frente» na zona entre Lucusse e Lumbala N'Guimbo. Segundo o comandante, a estrada até Lucusse fazia-se bem. Tinha zonas asfaltadas e zonas em terra batida, mas de uma maneira geral estava em bom estado e eu poderia avançar sem problemas. De Lucusse para a frente, havia uma estrada muito antiga ainda do tempo colonial mas que permitiria circular com algum ziguezague, para contornar os buracos. Em termos de segurança, não teria problemas nenhuns. Nem com assaltos, nem com leões, pois há mais de um ano que não se viam leões por aquelas bandas. O comandante Vitorino forneceu-me mais uma informação valiosa. Estávamos na época das cheias e a estrada de Lumbala N'Guimbo

até à fronteira (Mossuma) estava certamente debaixo de água. A única alternativa seria apanhar o barco no porto de Lumbala e seguir diretamente para Kalabo ou Mongu (Zâmbia). Tudo dependeria se os troços de ligação entre estas povoações estariam ou não submersos. A viagem até Mongu duraria quase 24 horas e a noite seria passada no barco. Não me fiz muito rogado e até parecia-me interessante. Depois de pedalar por uns quatro ou cinco dias, passaria um dia completo numa embarcação a descer o rio e a descansar as pernas. Possivelmente até poderia arranjar um canto onde montasse a tenda e dormir protegido dos mosquitos ao som do motor da «bateira». Segundo o comandante seria um barco com um misto de passageiro, carga e animais. Mas uma vez que não poderia entrar na Zâmbia por via terrestre e em cima da bicicleta, teria que aceitar esta solução. Seria certamente uma experiência diferente e um dia passado dentro de um barco. Os dias que calculei para a viagem até Lumbala N'Guimbo eram à justa com os dias restantes no visto. Se acontecesse algum imprevisto, ultrapassaria o período que legalmente poderia permanecer em território angolano.

Dirigi-me ao Serviço de Estrangeiros e de Fronteiras de Angola (SEFA) para obter informações sobre a prorrogação do visto, e já agora sobre a estrada para Lumbala N'Guimbo. Rapidamente juntou-se uma série de pessoal a dar-me todo o tipo de informações. Em caso extraordinário eu conseguiria o visto em quatro ou cinco dias, mas isso era tempo demais para eu ficar em Luena. Além que os dólares americanos necessários para a extensão do visto iriam fazer-me falta mais à frente. Fiquei de meditar sobre o assunto e daria uma resposta mais tarde, mas quase de certeza que não prorrogaria o visto e arriscaria chegar à fronteira em tempo útil.

Restava agora saber o que necessitava para entrar na Zâmbia. Como cidadão da União Europeia preciso apenas do passaporte e o visto é dado à entrada do país, mas por via das dúvidas decidir ir ao consulado

da Zâmbia adiantar serviço. Fui à boleia com um dos funcionários do SEFA, que gentilmente se dispôs a levar-me até ao Consulado na sua motorizada. Eram 11.30 h, quando entrei nas instalações do Consulado e por sorte dei de caras com o Cônsul que estava à porta da receção. Expliquei-lhe o que fazia em Luena e a razão de querer entrar na Zâmbia, rumo a Moçambique. Não foi necessário gastar mais do que cinco minutos do meu latim (neste caso, inglês), pois o cônsul já havia instruído a secretária que o meu visto teria que estar pronto dentro de uma hora. Agradei a cordialidade e fui a correr para o hotel do César a fim de efetuar o check-out do quarto. Iria passar para a casa do Max Pimentel, o arquiteto brasileiro que conheci na estrada de Camanongue no dia anterior.

As pernas e o corpo iam descansando como podiam, entre caminhadas pelas ruas de Luena e a lavagem manual da minha roupa e bicicleta. Durante as inspeções de manutenção à bicicleta, descubro que o suporte dos alforjes estava partido em dois sítios. Era de admirar como haviam resistido à pancada toda que levaram nos últimos 200 kms e milagrosamente não me deixaram apeado no meio da picada. Procurei saber com o Max onde poderia encontrar soldadura a gás para soldar o braço do suporte, mas pelos vistos isso era coisa rara por estas bandas. Quanto à braçadeira partida, não me causava grande preocupação. Qualquer bocado de chapa enrolado faria o mesmo efeito.

Arrisquei e fui reparar o suporte nos soldadores tradicionais que estão um pouco por toda a parte com as suas bobines a fazer de máquinas de soldar. Depois de muitas peripécias e de tempo perdido a bicicleta estava agora pronta para enfrentar as últimas etapas em Angola.

A partir de Luena iria mergulhar no que muitos consideravam como desconhecido. Estava preparado e animado para seguir em frente, de modo que já sentia o nervoso miudinho dos músculos das pernas a pedirem por pedaladas. Imperava agora a ansiedade de partir.



Imagem superior e inferior: Luena





FASE III



Lucusse-Luvei-Lumbala N'Guimbo-Mossuma

Eram 135 kms que me separavam de Lucusse. Tinha previsto fazer em dois dias mas iria tentar fazer num só dia. As últimas informações que tinha obtido, confirmavam que a estrada até Lucusse era em asfalto bom, cerca de 30 a 40 kms, seguido de uma zona de terra batida que depois passava para uma estrada antiga de alcatrão. O Max tinha viajado para o Brasil sem que pudéssemos tirar umas fotografias juntos, no entanto deixou a casa à minha mercê (obrigado Max).

Parti para Lucusse às 7.45 h por uns caminhos refundidos pelos arredores de Luena. Ao que parecia, essa era a estrada principal para seguir em direção ao Sul. Após penar uns vinte minutos para subir um morro em terra batida, eis que piso finalmente o asfalto. Era asfalto novo que quase me fazia esquecer o que passei para chegar a Luena. Estava a andar bem, sentia que as pernas tinham repousado o suficiente e estavam a corresponder.

Quanto mais afastado estava de Luena, tornava-se mais raro avistar alguma aldeia. Passava longos períodos tempo sem me cruzar com ninguém, no entanto, quando isso acontecia era sempre uma festa para ambas as partes, da minha parte por ver alguém, afastando o síndrome «deão», da outra parte por verem um turista a andar de bicicleta, tal como eles.

A zona entre Luena e Lumbala N'Guimbo era uma zona fortemente estigmatizada pela guerra. Principalmente a região entre Lucusse e Luvei. Segundo diziam os locais, «a guerra começou e acabou aqui!» Estava à vista de todos os que viajavam nesta estrada (que não eram muitos) as carcaças de tanques, camiões militares, helicópteros etc., abatidos durante os tempos de guerra. Era possível observar os chassis dos camiões curvados e contorcidos devido à energia explosiva de uma mina, descobrir os alvéolos das balas que trespassaram as portas dos veículos e tentar imaginar aqueles que padeceram ou mesmo tombaram juntamente com as viaturas em que se faziam transportar.

Continuava sem ver ninguém durante quilómetros seguidos. Mantinha o meu iPod a debitar música para os meus ouvidos, mas com o volume baixo suficiente para conseguir ouvir os sons circundantes.

As paisagens tipo National Geographic constantemente faziam-me abstrair da música que passava pelos auscultadores e imaginava as narinas que poderiam estar a detetar o meu odor ou os pares de olhos que estariam a observar-me. Mas, mais cedo ou mais tarde aparecia outro ciclista... fazendo com que a ideia «safari» se evadisse da minha mente.

Cheguei a Lucusse às 15.15 h depois de 135 kms a pedalar. Lucusse era uma pequena vila com casas vitimizadas pela guerra e também com alguns edifícios novos, prova do empenho na reconstrução do país. Dirigi-me ao edifício da Administração para saber onde poderia montar a minha tenda e falei com a Administradora Adjunta. Expliquei-lhe a razão por estar em Lucusse, qual era a minha intenção e o meu projeto. Em menos de cinco minutos estava instalado num quarto na casa protocolar da Administração e com direito a jantar em casa da Administradora Adjunta. A etapa do dia seguinte seria até Luvei, cerca de 100 kms para Sul.

Aquilo que começou por ser um dia sem vento, depressa mudou para um dia com vento e em sentido contrário. Rapidamente as pernas acusaram este aumento de resistência à minha deslocação e a velocidade média baixou consideravelmente. Continuava a pedalar inserido nos cenários do National Geographic, com o capim à altura da minha cabeça, umas árvores ao longe a delimitar o horizonte e um silêncio incomodativo apenas quebrado pelo vergar das bainhas de erva devido ao vento que se fazia sentir. Estava agora a atravessar a zona onde havia a maior probabilidade de me encontrar com leões, apesar de os poucos habitantes, com quem me cruzei,

garantirem que não encontraria nenhum leão desde que não andasse à noite.

Devido aos anos de guerra, a maioria da população do interior do país deslocou-se para as cidades, deixando para trás as suas aldeias e campos. Foram necessárias quase duas horas a pedalar até que encontrasse as primeiras pessoas e a sua aldeia.

Pouco antes do meio-dia, um manto uniforme de nuvens claras cortava a ação perfurante do Sol fazendo parecer que o fim de tarde tinha chegado. A temperatura ambiente ficou mais agradável mas em nada mais tranquilizadora. Eu desejava sol... muito sol e muito calor... O dia encoberto e fresco poderia fazer com que algum felino confundisse a hora da refeição, abandonando a tranquilizante hora de repouso, debaixo da sombra de uma acácia. e aventurar-se em busca de alimento.

Perto das 14.30 h cheguei à comuna do Luvei, seis horas e 98 kms depois de ter deixado Lucuse.

Tal como em todas as vilas e aldeias por onde passara, os vestígios da arquitetura e da engenharia portugueses estavam em todo o lugar, no entanto, completamente destruídos por uma guerra sem escrúpulos. Dirigi-me ao pequeno aglomerado de lojas que faziam de Centro Comercial, para poder hidratar-me com uma coca-cola, que diziam estar fresca só por estar à sombra e dentro da loja. Encontrei bananas no balcão da loja do lado para saciar a minha fome. Com o estômago ajeitado, dirigi-me ao edifício da Administração para informar que tinha chegado. Apresentações consumadas e após o administrativo retirar os meus dados de pessoa estrangeira estava na altura de saber onde poderia montar a minha tenda. No meio das diversas sugestões dos elementos presentes, alguém sugeriu que ficasse em casa do Administrador Adjunto, que ficou um pouco surpreso pela sugestão ter vindo de outrem, acabou por ceder-me um quarto da sua casa para passar a noite.

Em conversa com os meus novos amigos, tentava

obter informações acerca da estrada para a fronteira com a Zâmbia. Neste ponto todos foram unânimes na informação prestada. A estrada estava submersa devido às cheias e a única alternativa seria atravessar a fronteira de canoa. O percurso de 130kms de Luvei até Lumbala N'Guimbo seria a última etapa de bicicleta em território angolano. O resto seria feito em um dia de viagem de barco até à Zâmbia. Aproveitaria esse dia, passado a navegar rio abaixo, para descansar antes de iniciar viagem em território zambiano.

Pouco passava das 7.00 h quando iniciei a etapa, o que me permitia sonhar com a chegada a Lumbala N'Guimbo em tempo útil. Sete minutos decorridos e eu já adivinhava que o dia seria difícil e custoso. A teimosia das pernas doridas impedia que fluísse com a ligeireza esperada. Não pedalei mais que uma hora para que o vento, até então inexistente, se fizesse sentir de forma notória e frontal... para não variar. O estado da estrada com mais de 30 anos, piorará um pouco. Os vestígios de asfalto davam agora lugar a terra batida e alguns buracos, que no entanto, não dificultavam em muito o meu avanço. A principal dificuldade era sem dúvida o vento.

Tentava manter a mente ocupada com qualquer coisa para que o inconsciente deixasse de focar o fator National Geographic, evitando assim, o nervosismo miudinho que me percorria as veias. Ainda faltavam mais de cinco horas até Lumbala N'Guimbo e teria que viver com esse síndrome durante o resto da etapa. A solução saudável era a de manter a mente a rasgar cenários hipotéticos ao som da música do iPod que por sua vez impunha o ritmo às minhas pernas. E se algum leão tivesse que aparecer, ao menos que fosse de frente, assim poderia ter tempo para tirar umas fotografias e até fazer um filmezinho.

No meu plano inicial, passaria para a Zâmbia pela fronteira de Mossuma, cerca de 70 kms para Este de



Paisagens «National Geographic»



Lumbala N'Guimbo. A trajetória seria aproximadamente mantida, mas o tipo de transporte teria que ser alterado (fluvial). Ainda permanecia na expectativa de encontrar a estrada para Mossuma num estado algo transitável, mas se tal não fosse o facto, teria que subir num barco e aproveitar o dia da viagem para descansar. A jornada de barco poderia ser até Mongu (Zâmbia), dependendo se as estradas do outro lado da fronteira estariam ou não submersas. Neste caso a minha viagem poderia durar 20 horas, o que daria tempo suficiente para relaxar as pernas, descansar ou até mesmo atualizar a escrita.

As pernas estavam a tolerar o esforço do dia, talvez movidas pela excitação de estar numa das zonas mais remotas de Angola, onde o alcatrão havia dado lugar à terra vermelha aromatizada e onde as pontes eram agora de madeira. A savana predominava na paisagem contracenando com o azul do céu, enquanto os rios continuavam a fluir para Este com as suas águas translúcidas. Ao longo destes dias a viajar sozinho, aperfeiçoei a minha capacidade de tirar fotos em andamento e os autorretratos à distância de um braço. Era uma das únicas maneiras de eu aparecer nas fotografias e provar que tinha estado «lá». A outra solução seria a utilização do pequeno tripé e do modo de disparo automático.

Estava a percorrer aquele que seria o último troço em território angolano. Refleti nos 22 dias e mais de 1.500 kms passados desde o início da viagem, nos dias que ainda estavam para vir e nos dias antecedentes a tudo isto. Recordei o dia que me propus a fazer esta viagem, os seus preparativos, lutas, dúvidas, sonhos etc. Nunca havia estado em Angola e de repente tinha mais de 1.500 kms percorridos pelo interior do país em cima de uma bicicleta e em modo solitário. Passara por zonas que alguns diziam que nunca iria conseguir ultrapassar. Estive em aldeias e vilas onde os mais velhos me disseram «Estes jovens nunca viram um branco...».

Depois de Luena não havia nenhum Adamastor do Mato, existia simplesmente aldeias e populações, tal como as que passara antes de Luena. Havia estrada transitável, contrariamente ao que diziam os céticos... e até ao momento não havia qualquer tipo de animal... Já afirmava o Fábio de Luena «Não tem nem passarinho... eles comeram tudo». Lembrava-me das palavras ditas por algumas figuras que conheci em Luanda, em que referiam não haver estrada transitável depois de Saurimo e que eu nunca chegaria a Luena... quanto mais pensar em chegar a Lumbala N'Guimbo. Palavras essas proferidas principalmente por gente, que por viver e trabalhar em Luanda, achava-se radical, aventureira e conhecedora da realidade Africana. Inventavam situações, falavam de guerrilhas, criavam mitos e dificuldades inexistentes. Gente que se esconde por detrás de um frontispício de personalidade e numa tentativa de encobrir as suas frustrações decidia por isso agoirar os sonhos de outros.

A chegada ao destino final deu-se perto das 15.20 h. De Luena até Lumbala foram 127 kms percorridos em oito horas e quinze minutos. Como já era hábito dirigi-me ao edifício da administração, onde já me esperavam, para informar da minha chegada e para ser identificado. Fui saudado pelos diversos funcionários da Administração local, onde no meio das perguntas habituais uma sobressaiu das outras todas: «Não viu leão? Tem leão mesmo, lá atrás no Lucusse!»

Mais uma vez procurei informações sobre a estrada para Mossuma, agora com os habitantes locais. Confirmava-se que a estrada estava submersa e que a única altura do ano em que se conseguiria passar eram os meses de setembro a novembro, aquando do final da época seca e antes do início da próxima época das chuvas. A única alternativa para passar para a Zâmbia era de facto por via fluvial. Restava agora saber como era esta questão de apanhar o barco para a Zâmbia. Seria preciso reservar lugar ou comprar bilhete com antecedência? Quais eram

os horários? Havia transporte todos os dias ou só alguns dias da semana? Havia algum barco no porto de Lumbala N'Guimbo? Quando partiria? E onde era esse porto? Onde carimbaria o passaporte para a saída de Angola?

Depois de nove quilómetros montado numa motorizada que pouco mais rápido andava que a minha bicicleta, eis que chego ao Posto Fluvial de Kayawe. Assim que saímos da estrada principal e descemos a pequena picada que nos levaria ao cais dou de caras com o barco que me transportaria até à Zâmbia, numa viagem de mais de dezasseis horas. Lá estava ele imponente e magnificamente atracado num dos embarcadouros. Chamava-se «True Colour Coach» e em princípio a embarcação regressaria à Zâmbia na manhã seguinte. Rapidamente fiquei amigo dos funcionários da Alfândega e dos funcionários da Imigração, que na manhã do embarque, me ajudariam a inserir a minha bicicleta a custo zero no preço do meu bilhete de viagem para a Zâmbia. Um bilhete que seria cobrado em dólares americanos (nada barato), mas onde tentaria negociar e pagar o equivalente em Kwanzas.

Estava na hora da lavagem da roupa e do banho no rio. Enquanto me aventurava um pouco mais além da margem ouço: «Não vás praí que tem jacaré»... decidi voltar para a margem e nem dois segundos depois ouço «Cuidado que aqui tem sanguessugas!». Perguntei intrigado: «Há mais alguma coisa que eu deva saber acerca deste rio?», limitando-me a chapinhar nas margens e a lavar a roupa perto dos outros.

De regresso à pensão cozinham-me uma panela de arroz, por especial favor, pois não existia serviço de restaurante. Amanhã seria outro dia, mas desta vez sem grandes pedaladas. Apenas a deslocação até ao porto de embarque, o resto seria feito de barco. Preparava-me para passar a minha última noite em Angola...

Acordei bem cedo para me despachar e percorrer a distância até ao Posto Fluvial de Kayawe. Pretendia estar no posto o mais tardar às 7.30 h, apesar de ter a segurança que o barco não partiria sem mim. Os meus amigos da Alfândega detinham a chave do barco e a autorização de partida só seria dada depois da minha chegada.

Às 6.00 h, já tinha a bagagem em cima da bicicleta e estava pronto para partir, no entanto, ainda estaria mais de uma hora e meia à espera que o empregado da pensão fervesse a água para eu poder tomar o café da manhã. Segundo o mesmo, o carvão não queria acender, daí a água não ferver. Já passava das 8.00 h quando me senti na bicicleta rumo ao porto. Fiz os nove quilómetros mais rápidos de toda a viagem ao mesmo tempo, que rogava pragas ao carvão que não queria acender. Em tom de brincadeira, havia avisado o dono da pensão, que caso eu perdesse o barco, regressaria e o alojamento seria por conta da casa.

Cheguei ao Porto Fluvial e encontrei mais três embarcações que haviam chegado durante a noite. Estavam todas a descarregar uma impressionante quantidade de mercadoria para o cais. Era inacreditável a quantidade de carga que estas pequenas embarcações conseguiam transportar sem irem parar ao fundo do rio.

Enquanto me dirigia para o local de embarque, cruzei-me com o dono do barco. Ia à vila tratar do despacho da mercadoria que havia trazido no dia anterior. Este processo poderia demorar entre quatro a seis horas até estar resolvido, deixando-me a pensar porque é que ele não tinha tratado desta formalidade antes! Não sei para que vim cheio de pressa e de stress, com a mania da pontualidade. Aqui a vida é simples e vai-se vivendo. Os outros passageiros e o chefe da alfândega só diziam: «Não te preocupes, se o barco não sair hoje, então sai amanhã!». Sentei-me em frente ao posto numa cadeira de plástico gentilmente cedida por um dos oficiais. Instalei-

me confortavelmente na cadeira com a cabeça encostada às malas da bicicleta e comecei a fazer contas aos dias restantes de viagem.

Decidi manter-me em alerta e atualizado sobre as últimas informações quanto à partida da embarcação. Eram cerca das 11.00 h quando vejo o dono do barco de volta ao porto. Perguntei-lhe para quando seria a partida, mas em troca obtenho um sorriso acompanhado de toda a calma do mundo e a palavra «amanhã». Não valia a pena apanhar tensão, afinal de contas eu tinha muitos dias pela frente. Não era por perder um dia que a viagem iria-se atrasar. A solução era regressar para a pensão da vila, mas desta vez não iria a pedalar. Aproveitaria uma boleia de motorizada e deixaria a bicicleta no gabinete do chefe da alfândega, levando comigo apenas o essencial.

Em antecipação à falta de água na pensão, aproveitei para tomar o meu banho no rio, sempre com atenção aos jacarés e sanguessugas.

Uma vez em Lumbala N'Guimbo decidi passear um pouco pela parte antiga da vila e visitar novamente o edifício da Administração. Tive a oportunidade de conhecer o Administrador do Município, Augusto Kuando, que amavelmente me convidou para jantar em sua casa. Em conversa com o Administrador Kuando, ouvi aquilo que já havia ouvido no dia anterior no posto fluvial: «Os últimos turistas que passaram aqui, foi há mais de um ano... passaram de Land Rover... tu és o segundo... antes de você, não passou ninguém!»

O acordar de hoje em nada diferia do despertar do dia precedente. As únicas diferenças eram que tratei de avisar o empregado, com a devida antecedência, acerca do carvão que «não queria acender» e que desta vez iria para o porto de motorizada, pois a bicicleta já se encontrava no local de embarque.

Uma vez no porto e com a bicicleta, confortavelmente

instalada na proa da embarcação, preparei o bocado de madeira onde iria sentar-me pelas próximas dezasseis horas. Tinha o saco com as bananas e o pão de maneira acessível, pois além das bolachas e da água quente das garrafas, esse seria sem dúvida o meu almoço, lanche e jantar.

Estava ansioso por partir naquela viagem, confinado à minha metade de metro quadrado de espaço em plano inclinado. Eram as 8.00 h e estava na hora da partida. Últimas despedidas aos meus companheiros de banho de rio e saltei para cima da embarcação.

Aos meus pés encontrei um par de coletes salva-vidas. Reparei que nenhum dos outros passageiros usava colete, talvez pela robustez e segurança da embarcação ou pelas águas do rio não serem muito profundas. Optei por usar os meus coletes salva-vidas como almofada e como encosto para as costas.

Seguíamos rio abaixo a cortar as águas azuis transparentes ao som de um motor que se desligava sozinho em cada três minutos. Tudo à nossa volta era água. As margens estavam ao longe onde se avistava um pouco de terra. Toda a vegetação que nos circundava estava de facto submersa. Conseguia ver claramente os bancos de areia do fundo do rio e o capim mergulhado que não alcançava a superfície. Havia bifurcações ao longo de todo o trajeto como se de um labirinto se tratasse. O dono do barco dava ideia que conhecia o percurso como a palma das suas mãos, no entanto isso não evitava umas bruscas mudanças de direção que fazia as madeiras da barça rangerem, nem evitava umas visitas ilegais ao capim onde desaparecíamos quase por completo.

Aqui e ali cruzávamo-nos com outras embarcações, que faziam o transporte de mercadorias e passageiros, ou que, simplesmente, dedicavam-se à pesca. Para evitar algum inconveniente, o dono do barco abrandava o curso sempre que avistava outra barça.

Eram 14.35 h quando atracámos no porto de

Mossuma. Fora seis horas e vinte e um minutos sentado numa tábua revestida a colete salva-vidas para fazer os 66,7 kms que separavam os dois portos fluviais. Devido às cheias, durante cerca de nove meses do ano, Mossuma estava isolada do resto do território angolano. Como estrangeiro, tive que me deslocar ao modesto gabinete do Chefe da Imigração a fim de colocar o carimbo de saída do país no passaporte. Os restantes passageiros estavam dispensados destas formalidades, no entanto os oficiais da alfândega inspecionavam as suas mercadorias e bagagens que estavam dispostas pelo barco. Quarenta e dois minutos mais tarde estávamos prontos para partir. Enquanto observava as crianças a banharem-se num rio com jacarés, despedia-me com um soluço atravessado,

daquele que seria o último pedaço de terra firme em território angolano. A margem afastava-se da embarcação movida pelos gritos dos pequenos banhistas que, de uma maneira entusiasta se despediam do branco que um dia chegou ali com uma bicicleta em cima de um barco.

Despedia-me de Angola e dos angolanos, despedia-me do caloroso acolhimento que tive nas aldeias e vilas por onde passei, despedia-me do característico «Bom dia sim», do «Nada» e do «Ainda», do apetitoso funge, da curiosidade sobre o motor da bicicleta e dos seus infundáveis pneus, despedia-me enfim... de Angola.

Foram necessários mais cinquenta minutos e 13 kms até que transpusemos a linha imaginária da fronteira Angola/Zâmbia.

Imagens esquerda e direita: fronteira fluvial entre Angola e Zâmbia



